Kritische Reflexionen

aus dem

Gebiete des Eisenbahnwesens

in ihrer

Anwendung auf das Projekt

der

Main-Werra-Bahn

von

Dr. Chr. Raub,

Ingenieur der Berg- und Eisenbahnbaukunst.

Leipzig,

bei Gebhardt & Reisland.

1851.

Vorwort.

Indem ich mir erlaube, allen Interessenten des Eisenbahnwesens in den folgenden Blättern meine kritischen Reflexionen aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens zu widmen, fühle ich mich zugleich aufgefordert, mich dem geneigten Leser darüber zu erklären, was ich mit meinem Schriftchen zu bezwecken wünsche. Dieser Zweck soll nun zunächst kein anderer sein, als Jeden, welcher sich **für** oder **gegen** das System der Eisenbahnen als Communikations- und Transportmittel interessirt, über einige hauptsächliche Kapital- und Kardinalfragen von demjenigen Standpunkte zu unterrichten, daß der Freund desselben in seinem Unternehmungsgeiste ermuthigt und der Feind durch eine würdigere Kenntniß desselben entwaffnet, dem besseren Begriffe ein freundlicheres Urtheil entbietet. Mich diesem Ziele mit möglichstem Erfolg zu nähern, schien es mir daher vortheilhaft, den im Verlaufe der Schrift eingehaltenen Gang mit dem einleitenden Grundsatze des §. 1 zu behaupten und durch die geschichtlichen Skizzen den unwiderlegbaren Beweis zu liefern, daß mit der möglichsten Verbreitung seines Systems auch die höchsten Vortheile des Nationalwohlstandes 2c. unzertrennlich verbunden sind. Wird meine Hoffnung nur in soweit gerechtfertigt,

daß die Hartnäckigkeit der Vorurtheile gegen das Eisenbahn-system gebrochen, viele falsche im Munde des Volkes ver-derblich wuchernde Begriffe wichtigere Urtheile erhalten, — Staat und Volk von einem beiden würdigen, gemeinschaft-lichen Interesse beseeligt, sich die fördernde Hand reichen und die Techniker diejenige Stellung in ihm einnehmen, welche ihnen den Ruf redlicher Sachwalter läßt und neben erneutem Vertrauen des Volkes und seiner Organe Dank spendet, so bin ich mehr als befriedigt. Von Herzen wünschend, durch solchen Erfolg belohnt zu werden, übergebe ich dem Publi-kum meine Arbeit mit der Bitte um billige Nachsicht, wenn ich hier und da ein Glied desselben empfindlich berührt haben sollte! —

Schwallungen & Pfaffenberg, 1850.

Der Verfasser.

§. 1.

Einleitung.

Das Ziel, welches wir uns in einer kritischen Untersuchung des Systems der Eisenbahnen als Kommunikations- und Transportmittel gestellt haben, führt uns unwillkürlich zu einer näheren Betrachtung des Grundsatzes:

> „daß ein gut organisirtes Kommunikations- und Transportsystem die sicherste Grundlage der industriell-kommerziellen Wohlfahrt einer Nation ist, durch dessen vernünftige Entwickelung im fortschreitenden Geiste der Zeit sie sich unfehlbar zu einer bestimmten Macht erheben muß und kann."

Bestätigt das praktische Leben nun fast täglich diese Theorie der Staatswirthschaftslehre, so erkennen wir hierin um so mehr die hohe Bedeutung dieses unumstößlich wahren Grundsatzes, als wir die Wirkungen seiner Konsequenzen nicht nur im Privatleben der Völker, sondern auch in dem unzertrennlich damit verbundenen Staatsorganismus bemerken. Diese Wirkungen werden sich aber endlich um so entschiedener äußern, als man dem prinzipiellen Charakter dieses großen Systems mehr oder weniger zeitgemäße Rechnung trägt. Wenn daher wohl Niemand läugnen wird, daß die Blüthe des Handels und der Gewerbe wesentlich von der Beachtung und richtigen Würdigung dieses Grundsatzes bedingt ist, so wird man auch ebenso wenig haltbar in Abrede stellen wollen, daß Vernachlässigung, falsche Auffassung und Behandlung desselben eben so weit von dem Wohlstande und der Macht eines Volkes führen, als die Gegenbedingungen zu der Hoffnung berechtigen, die goldnen Früchte seines Nutzens zu brechen.

War die Art und Weise, wie die Völker in den verschiedenen Epochen des Zeitalters diesem Systeme huldigten und es zu entwickeln suchten, auch nur eine ihrem Kulturzustande entsprechend beschränkte, so liegt der Drang zu solchen Unternehmungen doch zu tief in der Natur des Menschen begründet, als daß nicht das Prinzip des Fortschrittes nach dem Maaßstabe der geistigen Entwickelung über Mittel nachgedacht haben sollte, und im Interesse der eigenen Selbsterhaltung neben ihrem produktiven Prinzipe, auch ihrem social-politischen zu genügen.

Je einfacher aber der Nexus der wechselseitigen Wirkungen und Beziehungen dieser Prinzipien ist, welche mit dem Leben des Menschen verkörpert sind, desto einleuchtender muß es auch selbst dem Unbefangendsten sein, wie sich aus diesem der Handel und jenem die Gewerbe entwickelten, deren Wichtigkeit um so vortheilhafter in den Totalverkehr derselben eingreift, als sich ihnen auch das Bedürfniß fühlbar machte, im Austausch der diese präsentirenden Ansichten und Erfahrungen ihr Wissen und Können belehrend zu ergänzen, wie das Chaos ihrer Elemente unter Mitwirkung der Wissenschaft nach den Gesetzen der Vernunft und des Rechts zu ordnen.

Aeußerte sich dieser natürliche Zug des geselligen Zusammenlebens schon bei den ältesten Völkern, so kann es uns nicht befremden, wenn sie die Nothwendigkeit erkannten, sich in den Besitz von Mitteln zu bringen, durch welche sie sich diesem Ziele genähert sahen. Die beschränkte Summe ihres Wissens wie ihrer Erfahrungen, welche sie um diesem Streben zu begegnen anzuwenden im Stande waren, unterstützte die Natur durch eine reiche Anzahl schiffbarer Flüsse, welche wir mit den seltensten Fahrzeugen befahren sahen. Mit den Fortschritten der Cultur und Civilisation erlangten diese sowohl ihre weitere Vervollkommnung, als wie wir wissen, daß Kanalverbindungen, Wege- und Chausseebauten dazu dienten, die handelsfrequentesten Orte durch Beseitigung der in der Natur unseres Planeten liegenden Schwierigkeiten zu nähern, den Transport zu beschleunigen und Produkte aller Art sicher von dem Orte ihrer Produktion zu dem der Consumtion oder des Handelsmarktes zu schaffen.

Welchen Antheil endlich das angezogene System nach dem Verhältniß seiner Entwickelung an dem materiellen Wohle und der geistigen Bildung der Völker, wie an dem moralisch-politischen Blühen und dem physischen Gewicht der Staaten hat, wollen wir versuchen mit einigen Skizzen aus der Völker- und Staatengeschichte zu beweisen.

§. 2.

Geschichtlicher Beweis des in §. 1 ausgesprochenen Grundsatzes.

Beginnen wir diese Skizze da, wo uns geschichtliche Traditionen überhaupt in den Stand setzen über einen Culturzustand eines als eine Nation bekannten Volkes zu urtheilen und wenden unsere Blicke zunächst zu den elysäischen Feldern des gelobten Landes, so ist es eine schmerzliche Wahrheit, daß jenes Land der Juden, von dem man sagte, daß Milch und Honig flösse —, in dem einst der Centralpunkt der Civilisation seinen Sitz hatte und sich die Macht der Cultur über Europa erstreckte, heute keine andere Erinnerung für uns hat, als daß es einst zu Christi Zeitalter die Sonne der Bildung umfloß! Mit einer wahren Trauer muß es jeden gebildeten und denkenden Menschen erfüllen, von den berühmtesten Reisenden unserer Zeit zu hören, daß in Asien und Afrika Tausende von Aeckern jeder Cultur entbehren —, die unendlichen Reichthümer und Schönheiten, welche die Natur verschwenderisch in jenen Gegenden entfaltet, gewissermaßen in sich verkümmern, — daß Hunderte von Meilen der fruchtbarsten und ergiebigsten Landstriche öde und wüst keiner anderen Benutzung gewürdigt werden, als herumziehenden Nomaden ein Lager unter freiem Himmel zu betten.

Die Frage, warum aber jenes Land gegenwärtig gleichsam wie ein lebendiges Todtenbette Jahrhunderte jeder Cultur entbehrte und hinter der Civilisation des europäischen und selbst amerikanischen Continents zurückblieb um in der ersten Phase seiner Cultur, die zugleich seinen Culminationspunkt ausmachte, stehen zu bleiben, beantwortet sich im Wesentlichen in der nicht

zu läugnenden Thatsache, daß indem die Natur alle Bedürfnisse der zu jener Zeit mehr denn jetzt anspruchslosen Menschen vollständig befriedigte, — Eigennutz, Brodneid, Egoismus, fader Stolz und unnatürlicher, moderner Luxus noch nicht die Wurzeln in dem Wesen der damaligen menschlichen Gesellschaft geschlagen hatten, welche in ihrer verderblich wuchernden Blüthe das heutige Menschengeschlecht beherrschen, auch nicht der Trieb zu jener Herrschaft vorlag, durch deren Kraft der menschliche Geist nicht allein in einer fieberhaften Spannung erhalten wird, sondern auch in dem sozusagen centrifugalen Verfolgen ihres Zweckes alle Federn in Bewegung setzt, durch welche die Thätigkeit des menschlichen Geistes denjenigen Ausfluß der Ausübung seiner Funktionen sucht, die er in der technischen Gestaltung seiner spekulativen Produktivität durch Erfindung von Künsten und Gewerben findet, um jenen eiteln Wünschen und Leidenschaften zu huldigen, welche die sinnliche und obscöne Lebens- und Weltanschauung der Menschen unserer Zeit als höchstes Ziel des Erdenglückes bedingt.

Haben die Bewohner dieser Landstriche, welche durch Jahrhunderte in der anspruchslosen Lebensweise der Nomaden aufgewachsen und mit demselben verkörpert sind, keine höheren Ansprüche an das Leben als die, welche ihnen der unerschöpfliche Reichthum der Natur bietet, so finden wir doch selbst in diesem niedrigsten Culturzustande, in dem im 19. Jahrhundert kaum noch ein anderes Volk lebt, einen sprechenden Beweis für unseren ausgesprochenen Grundsatz, indem selbst in jenen Steppen das Bedürfniß empfunden wird für den Tauschhandel, welchen diese Nomadenvölker mit den Griechen und Türken treiben, sowohl für die Karawanen der letzteren, als den Umzug der Heerden der ersteren, gewisse Straßen zu ziehen. Sind diese Passagelinien nun auch vorzugsweise auf Wasserstationen berechnet, so thut dies unserem Beweise keinen Abbruch, indem auch in civilisirteren Ländern stete Rücksicht auf dieses Element zu nehmen und hier sowohl als dort eine Hauptbedingung aller Verkehrslinien ist. Sind die Wege dieser Nomadenvölker den unsrigen auch kaum ähnlich zu nennen, so beweisen sie jedoch zur Genüge, daß das leitende Prinzip, welches sie dieselben betreten heißt, mit dem der civili-

sirten Völker identisch ist, wie daß sich die Möglichkeit einer fortschreitenden Cultur an die Aufnahme und Ausführung eines besseren Transportsystems knüpft.

Ein thatsächlicher Beleg zu dieser Behauptung liegt uns ferner klar und deutlich in dem Berichte französischer Gelehrten vor, welche das Kriegsheer der Franzosen in dem Kriege gegen Algier begleiteten und unter dem Schutze desselben das Innere Afrika's untersuchten. Diese Männer von anerkannter Autorität melden uns denn, daß es selbst gegen alle früheren Vermuthungen und Ansichten vieler Naturforscher und Geographen eine wahre Thatsache sei, daß die unbewohnbar geglaubte Wüste Sahara als einer der fruchtbarsten Landstriche Afrika's von einer entsprechenden Agrikultur die schönsten und besten Früchte im reichsten Maaße bieten würde. Der Bericht jener Techniker und Nationalökonomen aber, welche dem Heere der Franzosen von dem Cultusministerium beigegeben waren, um sich nach eigener Anschauung und Untersuchung der Oertlichkeit gutachtlich über die Möglichkeit und die zweckmäßigsten Mittel zu einer europäischen Colonisation zu äußern, führen als erste Bedingung der Erreichung dieses Zweckes ausdrücklich die Errichtung und Ausführung eines zeitgemäßen Communikations- und Transportsystems an, durch dessen Mangel die Operationen jenes Heeres selbst wesentlich erschwert wurden und verhältnißmäßig mehr Opfer forderten.

Werfen wir ferner einen Blick auf das Volk der Phönizier, welches zu seiner Zeit wohl als das am Bedeutendsten handeltreibende genannt zu werden verdient, so können wir uns der Bemerkung nicht erwehren, daß sie bei dem Reichthum ihrer Handelsprodukte, mag es nun aus irgend welcher anderen Rücksicht noch als der handelspolitischen gewesen sein, schon über Mittel nachdachten, sich solchen Nationen zu nähern, welche ihrer Produkte entbehrten und im Tauschhandel ihre eigenen Bedürfnisse zu erwerben. Die geographische Lage ihres Landes bot ihnen zu diesem Verkehre nicht allein Gelegenheit, sondern gab ihnen, als Küstenbewohner dem Meere nahe gelegen, durch ihre zahlreichen und guten Bauhölzer auch die Mittel an die Hand, das Ziel zu

erreichen, indem sie durch Erbauung von Schiffen wohl zuerst das Meer in einem geregelten Verkehre befuhren und beherrschten.

§. 3.

Derselbe Grundsatz, auf England angewendet.

Wenn wir aus diesen wenigen Punkten der Geschichte des Alterthums die wichtige Folgerung zu ziehen vermögen, daß die Völker jener Zeit durch Vernachlässigung der zeitgemäßen Erweiterung und Ausbildung dieses Systems in die Ohnmacht, Muthlosigkeit und sittliche Entnervung verfielen, welche sie im Vergleich zu den civilisirten Nationen unseres Jahrhunderts lebensunfähig erscheinen läßt und es nicht schwierig sein würde, für fast alle bestehenden und bestandenen Reiche und Völker der Welt, welche sich in dieser Lage befinden, ein Gleiches nachzuweisen, so gibt uns die richtige Würdigung desselben, im Hinblick auf die mächtigsten Staaten unserer Zeit, auch Gelegenheit zu dem Beweise, daß es ein wichtiges Mittel für die Dauer und Wohlfahrt ganzer Nationen und Welttheile ist.

Betrachten wir nämlich die Staatswirthschaft und das rege Treiben der Engländer, so richten wir auch wohl die Frage an uns, wo die Hebel jener außerordentlichen Kraft liegen, welche den Nationalreichthum, die politische, moralische und commerziell-industrielle Macht, den innern und äußern Frieden ihres Landes ausmacht?

Sind diese Faktoren seit Jahrhunderten charakteristisch für die englische Nation, so wollen wir uns doch nicht erkühnen, ihren numerischen Werth allein in den Vorzügen ihrer Communikations- und Transportsysteme zu suchen, können jedoch das Recht der unleugbaren Thatsache in Anspruch nehmen, daß sie vorzugsweise durch den Contakt der ihr zu Gebote stehenden zahlreichen, natürlichen wie künstlichen Hülfsmittel, welche aus denselben entspringen, die Potenzen erwarb, deren fruchtbare Blüthe zu jener Industrie- und Handelsherrschaft führte, auf welcher nicht allein ihre Existenz beruht, sondern auch über eine politische Macht gebietet, vermöge deren sie einen entschiedenen Einfluß auf

das politische Gleichgewicht des Continents und des Meeres übt. Obgleich von seiner Insularlage wie seinen Landesprodukten, welch letztere in einem glücklichen Gemisch seiner mächtigen Stein- kohlen- und Eisensteinlager bestehen, vor manchem anderen Lande begünstigt, läßt sich doch nicht verkennen, daß diese allein den Bedürfnissen Englands nicht vermochten das Gleichgewicht zu halten. Wenn gleich durch Naturverhältnisse außerordentlich begünstigt, zahlreiche Fabriken mit tausenden von Menschenhänden und großartigen Maschinen, Unternehmungsgeist mit ausdauernder Consequenz der bemittelten Staatsbürger die verschiedensten und praktischsten Werke von Kunst, Wissenschaft und Technik in den mannichfachsten Gewerben ins Leben riefen, wodurch der zweite Stand seiner Bewohner Brod und der erste Frieden und Ruhe fand, so galt es jedoch auch, die spekulativen Schöpfer dieser Werke in dem Stande der Fortdauer ihrer Unternehmungen zu erhalten, welche die Thätigkeit der Staatsmaschine belebten. Erkennend, daß Industrie und Handel den Lebensnerv der englischen Nation bildeten, verfehlte die Staatsregierung dann auch nicht, von ihren Unterthanen kräftigst unterstützt und dem Bewußtsein des Nationalwillens getragen, sich den Wünschen und Bedürfnissen des Volkes anzuschließen und sie durch eine nationale, energische Politik zu unterstützen. Die Eröffnung von Wegen durch die Meere erschloß dem Engländer freiwillig oder gezwungen die besten Handelsmärkte fremder Völker und bot ihm Gelegenheit, die Produkte seines Industriefleißes im Handel und Wandel zu verwerthen; wie die in ihrem Werthe kaum erkannten Rohprodukte jener zu erwerben, um sie ihnen später als Produkte der englischen Manufakturen mit ungeheuern Prozenten wiederholt zu vertauschen.

Während so England sich des Handels der überseeischen Colonialwaaren bemächtigte und Tausenden seiner Landeskinder eine sichere Existenz durch Colonisation in fernen Welttheilen gab, unterließ es auch nicht, die innere Verbindung seiner vorzüglichsten Häfen mit seinen frequentesten Handels- und Fabrikstädten zu bewerkstelligen. Erinnern wir nur an die Besitzungen Englands in Ostindien, Nordamerika und die verschiedenen Inseln der Antillen u. A. m., so haben wir ein anschauliches Bild von der

Handels- und staatspolitischen Macht, welche dasselbe lediglich durch die umfassenden Mittel seines Kommunikations- und Transportsystems errang. Wollen wir nicht davon reden, daß es diese Macht in handelspolitischer Beziehung oft in den Schmutz des Eigennutzes und der Neidsucht getaucht hat, so müssen wir ihm doch die Gerechtigkeit widerfahren lassen, daß es für die Sicherheit der Meereswege durch Vernichtung der Piraten — für die Freiheit der Völker direkt und indirekt unendlich viel gethan hat, indem es sich mit Stolz rühmen kann, zuerst dem Sklavenhandel Einhalt gethan zu haben. Was durch dieses System endlich der Wissenschaft genützt worden ist, erkennen wir genugsam und ich glaube überzeugend in den kühnen Erdumsegelungen, den Entdeckungen Amerika's und Australiens, der Auffindung neuer Seewege u. dgl. m., wodurch allen Branchen des Lebens unberechenbare Vortheile entsprungen sind.

§. 4.

Nordamerika und der Einfluß des angezogenen Grundsatzes auf seine Culturgeschichte.

Einem erhebenden Beispiele der Macht dieses Systems begegnen wir endlich noch im Hinblick auf die Culturgeschichte der vereinigten Staaten von Nordamerika. Bedenken wir, daß dieses Land vor noch sechzig Jahren unter der Herrschaft Englands schmachtete und die europäische Civilisation fast 2000 Jahre gebrauchte, um unter den verschiedensten Situationen auf den gegenwärtigen Standpunkt der Cultur zu gelangen, so staunen wir mit eben so viel Recht als Schaam vor der Höhe der materiellen und geistigen Entwickelung eines Volkes, dessen Präsident John Taylor in der jüngsten Congreßversammlung mit dem Selbstvertrauen und achtunggebietenden Stolze eines Mannes, welcher die Geschicke einer Nation leitet, sagen konnte:

„daß die Union gegenwärtig das mächtigste Volk der
„Welt sei, um dessen Freundschaft die Nationen aller
„Welttheile wetteiferten." —

Wenn nun Viele nach den Gründen einer so raschen Ent-

wickelung und gedeihlichen Fortschritten fragen, welche zu der gewiegten politischen Macht und diesem hohen Selbstvertrauen der amerikanischen Union führten und geneigt sind, die Ursachen auf Rechnung europäischer Civilisation zu bringen, so ist zwar nicht zu läugnen, daß diese einen nicht unbedeutenden Antheil daran hat, indem diese eine Summe desjenigen Materials darbot, welche den Amerikaner mancher Erfahrung überhob und ihm gestattete, sie vortheilhaft für seine Zwecke zu benutzen; dennoch würde es einen hohen Grad von Eitelkeit, Egoismus und falschem Ehrgeiz genannt zu werden verdienen, diese allein auf Rechnung europäischer Cultur und Civilisation zu setzen. Dürften der Wohlstand und die lebensfrische Kraft der uniirten Bewohner Nordamerika's mehr in der Geschichte ihrer Ansiedelung, ihrer staatlichen Institutionen und ihrem natürlichen Prinzipe der Handels- und staatswirthschaftlichen Politik zu suchen sein, so wollen wir versuchen, uns mit der Entwickelung dieses Volkes in einem kurzen Abriß seiner Geschichte bekannt zu machen.

Wissen wir, daß sich die nordamerikanische Nation unter ihrem unsterblichen George Washington im Freiheitskriege 1786 von der Fremdherrschaft Englands zu befreien wußte und dieser große Staatsmann als Präsident die Zügel der Regierung erhielt, so war er es auch, welcher zuerst mit Scharfsinn und praktischem Blick die Mittel und Grundsätze feststellte, welche zum Zwecke eines dauernden Staatsorganismus und der Wohlfahrt der Nation führten.

Sich bewußt, daß vereinte Kraft zur Macht wird und diese Macht für die Dauer nur in dem Contakte des Nationalwillens mit dem materiellen Wohlstande des Volkes und des Staates bestehen kann, als überzeugt, daß der Staat noch jener Elemente bedurfte, welche diese Grundsätze verwirklichten, wurden die Anstalten getroffen, welche sicher zum gewünschten Ziele führten. Die Abgabe der dem Staate gehörigen, nutzlos darniederliegenden Masse seines fruchtbaren Grund und Bodens waren bald der Anziehungspunkt der Einwanderung civilisirterer Nationen der arbeitenden Klasse; während Handels- und Gewerbefreiheit, billiger Eigenthumserwerb, Gleichheit des Bürgers vor dem Gesetze

u. dgl. m. ihm diejenigen Intelligenzen erwarb, welche unter den drückenden Faulflecken europäischer Civilisation, der Standeskaste, Feudal- und Polizeiherrschaft schmachteten. Kein Wunder, wenn diese Faktoren mächtig genug waren, das durch Knechtssinn entsittlichte Vaterland mit dem des freien Bürgers zu vertauschen, das selbst heute der zur Geißel gewordene Aristokrat und Bourgeois sucht.

Die doppelten Vortheile, welche der Staat einmal aus der Verwerthung und Belebung seines todten Grundbesitzes erwarb, entspringt begreiflicherweise der andere um so einfacher und natürlicher, als Kunst, Wissenschaft und Leben um den Rang der höchsten Cultur in allen ihren Branchen wetteiferten und somit die lebendigen Elemente des Staatsorganismus erzeugte, welche durch die Natur des Menschen an und für sich und des climatisirten wie eingebornen Amerikaners besonders jene Wurzeln schlugen, welche den Enthusiasmus der Thätigkeit in Verbindung mit einem glücklich-praktischen Realismus dieser Nation bilden.

Lag es anfänglich auch nicht in der Macht der Regierung dem Einwanderer alle die substanziellen, socialen, politischen, technischen und merkantilen Vortheile zu bieten, welche sie heute in Folge ihres außerordentlichen Staatsvermögens und ihrer zeitweiligen Schöpfungen zu bieten vermag, so fand der Einwanderer in der Natur jenes gesegneten Landes doch schon eine Menge jener Hülfsmittel vor, welche jede Ansiedelung begünstigen. Entbehrten die von dem Neulinge eingenommenen Distrikte noch jeder anderen Cultur, als der des Indianers, so fand er in den zahlreichen schiffbaren Flüssen der Union eins der vorzüglichsten, natürlichen Transportmittel, um die Produkte seines Ackerbaues und sonstigen Gewerbfleißes auf einen benachbarten Handelsmarkt zu schaffen. Die Bedeutung vieler, an solchen Flüssen entstandenen Ansiedelungen, Farmen genannt, erhob sich bald zu dem Range von Dörfern, Flecken und Städten, mit deren größerer Anzahl sich begreiflicherweise ein Netz herstellte, welches durch seine mehr oder weniger große Entfernung von schiffbaren Flüssen und Handelsmärkten nicht allein aus socialen und industriellen, sondern auch aus politischer Rücksicht des Staatsinteresses die Anlage von

Communikationswegen, geregelten Straßen und Kanälen nöthig machte.

Indem nun Regierung und Volk Hand in Hand durch Erweiterung dieses Systems die Einwanderung planmäßig bearbeiteten und sie von einem wüsten Flecke zum andern, von Provinz zu Provinz trugen, fiel unter dem gewichtigen Beile des Farmers Baum um Baum, die üppigen Urwälder wurden Wiesen, Felder und Gärten —, die finsteren unheimlichen Wohnsitze der Indianer belebte das rege Treiben der Civilisation —, wie durch Zauber entstanden in wenig Jahren aus Farmen die frequentesten Handelsstädte —, Recht und Gesetz nahm Platz unter den Bewohnern des Friedens und der Ordnung — und Wohlstand des Bürgers wie des Staates waren die goldenen Früchte ihrer Bemühungen, aus welchen die politische, moralische und industrielle Macht der Nation des Westens entstanden.

§. 5.

Kurze Geschichte der Entwickelung des Eisenbahnsystems als Communikations- und Transportmittel.

Leben wir der Hoffnung, in diesen wenigen Skizzen die Wichtigkeit der Consequenzen des ausgesprochenen Grundsatzes vollständig bewiesen zu haben, so beanstanden wir es auch nicht, auszusprechen, daß jedes derartige System seinem Zwecke um so mehr entsprechen wird, als es, abgesehen vom Personenverkehre, ein zeitgemäßes Mittel bietet, Produkte jeder Art auf die schnellste, billigste und prompteste Weise vom Orte der Produktion zu dem der Consumtion oder des Handelsmarktes und umgekehrt zu bringen.

Das neueste und diesen Anforderungen entsprechendste Mittel dieses Systems finden wir nun in dem Wesen der Eisenbahnen, — ein Gegenstand, welcher gegenwärtig den Centralpunkt des industriellen wie socialen Lebens bildet, das Gemüth des Einzelnen, wie ganzer Corporationen und Völker bewegt, — kurz, auf den die ganze Welt mit spähenden Argusaugen blickt! —

Die bangen und frohen Erwartungen, welche sich an die Wichtigkeit dieser Erfindung knüpfen, sind aber auch gewiß gerechtfertigt, wenn kein gesittetes Volk hinter dem Rufe, bauet Eisenbahnen, zurückbleiben will.

Waren Regierung und Volk gleichsam unvorbereitet von der Erfindung der Lokomotive überrascht und haben beide in Folge verschiedener sich an diese Ueberraschung knüpfenden Verkehrtheit manche bittere Erfahrung machen müssen, so wollen wir diese sowohl, als den Charakter dieses großartigsten aller bisherigen Communikations- und Transportsysteme im Laufe dieser Abhandlung so kurz als möglich untersuchen und berichtigen.

Bevor wir jedoch hierzu schreiten, wollen wir uns den Standpunkt feststellen, welche wir für diese Betrachtung einzunehmen benöthigt sind, indem wir die Irrthümer, Fehler und Gebrechen des Eisenbahnbaues in seinen Entwicklungsepochen nur von der heutigen Stellung seiner Wissenschaft zu der der Vergangenheit beurtheilen können.

Die Wissenschaft der Eisenbahntechnik hat dieselbe nun schon längst in zwei Doktrinen getheilt und der einen die maschinellen, wie der andern die bautechnischen Elemente zuerkannt. Widmen wir demnach unsere Aufmerksamkeit zunächst dem maschinellen Theile, so machen wir die eigene Beobachtung, daß man schon Eisenbahnen baute, ehe man an die Erfindung der Lokomotiven dachte, indem sich der Bergbau verschiedener Länder bereits vor geraumer Zeit der Schienengleise zur Förderung seiner Erze bediente, denn schon 1680 finden wir in England eine von Holz construirte Schienenbahn bei Newcastle upon Dyne zum Zwecke der Verbindung von Kohlengruben, Kalkbrennereien, Mühlen mit schiffbaren Flüssen und Kanälen. Konnte diese Thatsache endlich auch wohl zu der Ansicht führen, daß man durch die Zweckmäßigkeit solcher Bahnen auf die Idee gekommen sei, ihnen statt der Bewegungskraft der Menschen oder Thiere ein Aequivalent durch die Lokomotive zu geben, so würde diese Ansicht auf einem Irrthum beruhen. Die Erfindung der Lokomotive als bewegendes Transportmittel verhält sich vielmehr anders und obwohl die Engländer sich berechtigt glauben, den Ruhm dieser Erfindung

vielleicht aus dem obigen Grunde, weil sie die erste Schienenbahn besaßen, ihrem Nationalstolze zu vindiciren, so können wir ihm diesen nicht unbedingt zuerkennen, indem sich die Kenntniß von der Wirkung der Dämpfe als bewegende Kraft schon zu Heros*) Zeit findet, wo dieser Gelehrte, in Alexandrien lebend, einen Apparat construirt haben soll, dessen er sich durch die Reaction der ausströmenden Wasserdämpfe zu einer Rotationsmaschine bediente, wie sie ungefähr das Segner'sche Rad äußert. In der That ist man aber nicht im Stande, mit Bestimmtheit den Erfinder der Dampfkraft als bewegendes Mittel in der Art, wie sie heute gebraucht wird, anzugeben, indem dieser Stoff durch mehre Jahrhunderte verschiedene Bearbeiter und Verbesserer gefunden hat, deren summarische Kenntniß zuerst Savary im Jahre 1688 unter Berücksichtigung der Beobachtungen von Salomons de Caus (1615) und Papins zur Construktion einer Dampfmaschine verwand. Zwei Engländer, Previthik und Vivian, unternahmen es, die Dampfkraft auf Fuhrwerke anzuwenden, wodurch wohl hauptsächlich der Idee zu den jetzigen Eisenbahnen mit Lokomotiven der Weg gebahnt wurde.

Vertauschte man in Folge dessen die hölzernen Schienengeleise bald mit eisernen und erbauete dem öffentlichen Verkehre die erste Eisenbahn von Surrey nach Merstham, in einer Gesammtlänge von 18 englischen Meilen, welche sich mit einem doppelten Geleise vom südlichen Ufer der Themse bei Wandsworth in südöstlicher Richtung über Creydon nach Merstham erstreckte und 1805 vollendet wurde, so schreckten die mannigfachen Unvollkommenheiten dieser Bahn nicht einmal von der zweiten Anlage ab, welche man für die Verbindung der beiden Handelsstädte Liverpool und Manchester projectirte, deren Ausführung durch eine Aktiengesellschaft unter der technischen Leitung des um die Verbesserung der Lokomotiven verdienstvollen Mechanikers Stephenson geschah.

Folgten hierauf verschiedene Bahnbauten Frankreichs, indem eine Aktiengesellschaft unter dem 26. Januar 1823 die Berechti-

*) Auch Herodot spricht von den Dämpfen als bewegende Kraft, wie er Aegypten bereiste.

gung erhielt, die Bahnlinie an der Loire in der Richtung von St. Etienne nach Andrezieux auszuführen, welcher am 2. Februar 1823 die Concession zur Erbauung der Bahn von St. Etienne nach Lyon und endlich am 29. März 1828 die der dritten Eisenbahn Frankreichs von St. Etienne nach Raonne folgte, deren Ausführung fast gleichzeitig in die Periode des Baues der Liverpool-Manchester Eisenbahn fiel und die Ausbeutung der Steinkohlenlager von St. Etienne und Rive de Gièr zum Zwecke hatten, so ist begreiflich, wie das Eisenbahnsystem der Franzosen gleich unvollkommen mit dem der Engländer war, wie denn überhaupt die jetzige Art der Einrichtung des Eisenbahnwesens in jeder Beziehung verschieden von der damaligen ist.

Da nun zu jener Zeit noch Niemand an eine allgemeine Anwendung des Eisenbahnsystems als Personen- und Gütertransportmittel dachte, so blieben dieselben Privateigenthum ihrer Begründer. Erst nachdem die beiden ersten verbesserten Lokomotiven 1829 nach Frankreich kamen, mit denen der Direktor der St. Etienner Eisenbahn, Herr Seguin zu Lyon, Versuche zu ihrer Vervollkommnung zu machen beabsichtigte, erhalten die Eisenbahnen eine andere Bedeutung. Die bis dahin bekannten Lokomotiven hatten nur eine Geschwindigkeit von 8 Kilometer oder $2^1/_{25}$ Stunden pr. Stunde, welches Resultat eine ausgedehntere Anwendung derselben wenigstens noch sehr in Frage stellte. Während nun Herr Seguin durch Vermehrung der Dämpfe der Maschine im Allgemeinen eine größere Kraft gab, ließ er gleichzeitig die von den Dämpfen berührte Kesselfläche vergrößern, indem er die erhitzten Gase durch eine Reihe von in den Kessel gebrachten kupfernen Röhren leitete.

Das Resultat dieser Versuche war um so erfreulicher, als die Maschinen eine vorzugsweise überraschende Kraft und Schnelligkeit entwickelten, welche Erfindung Stephenson und Watt noch mit mehren anderen mechanischen Verbesserungen vermehrten, so daß der erstere durch den Bau einer neuen Lokomotive für die Liverpool-Manchester-Bahngesellschaft, welche mit einer Geschwindigkeit von 8—10 Lieues oder 15 deutschen Stunden pr. Stunde arbeitete, die von jener Gesellschaft ausgesetzte Prämie empfing.

§. 6.

Die Lokomotiven in ihrer Anwendung auf der östlichen und westlichen Hemisphäre der Welt, und die namhaftesten Factoren ihrer Nutzanwendung in der Gegenwart.

Darf man also annehmen, daß sich erst von diesem Zeitpunkte an, — es war der 7. Oktober 1830, — die eigentliche Bedeutsamkeit der Eisenbahnen datirt, so darf man auch behaupten, daß sich erst mit jener erweiterten Verbesserung der Lokomotiven die allgemeine und besondere Aufmerksamkeit der Regierungen und Völker auf ihre Befähigung als Transportmittel zu dienen gelenkt hat.

Obgleich nun diese erste Periode der Entwickelungsepoche des Eisenbahnsystems auf dem europäischen Continente besonders in England, Frankreich, Deutschland und Belgien eine ziemlich umfassende und ausgedehnte Anwendung hervorrief, so ist dasselbe jedoch weit hinter den Fortschritten und dem Unternehmungsgeiste der Nordamerikaner zurückgeblieben; denn besitzen wir auch Bahnlinien zwischen Berlin und Hamburg, Dresden und Wien, Paris und Lyon, Köln und Brüssel, Greet- und South-Westernbahnen: so neigen wir uns doch in Ehrfurcht vor den Werken der Ohiobahn, dem Aquadukte über den Niagarafall, den kühnen Projekten, welche die amerikanische Staatswirthschaft für den Isthmus von Panama und der Ingenieur With für die Verbindung des atlandischen mit dem stillen Ozean entwirft.

Bekennen wir endlich, daß wir dem außerordentlich raschen Aufschwunge der nordamerikanischen Eisenbahnindustrie denjenigen Höhepunkt ihrer Allgemeinheit verdanken, welchen die Eisenbahntechnik in der Gegenwart einnimmt, und täuschen uns nicht darüber, daß seitdem die Fabriken von Balduin, Harrison und Eastweak, und Narris u. Comp. die Verbesserungen der Lokomotiven in die Hand genommen haben, an denen selbst der Nationalstolz des industriellen Engländers nichts mehr zu tadeln weiß, auch die Schwierigkeiten gehoben sind, welche sich nur noch zu oft dem

Ingenieur wie dem Staatswirth bei Projektirung einer Bahnlinie in den Weg stellten.

Bestehen diese Verbesserungen neben einer praktischen und dauerhaften Construktion der Lokomotiven an und für sich in jenem Mechanismus, welcher ihnen vermöge eines beweglichen Vorbergestelles der ersten Leitachse gestattet, selbst Curven von 500 Fuß Radius zu befahren, so dürften folgende Zahlen, welche die Lokomotivmanufactur von Narris u. Comp. in New-York für vier von ihnen erbauete Classen von Lokomotiven aufstellt, geeignet sein, den evidentesten Beweis zu geben, daß wir den Maschinentechnikern des Westens die zweite Periode der Entwickelungsepoche der Lokomotive und somit die höhere Wichtigkeit und Erkenntniß des Werthes der Eisenbahnen verdanken. Behauptete das englische Bausystem bislang noch immer den ersten Rang in der Ausbildung der Eisenbahntechnik, so verstummten die Coryphäen derselben doch vor den Zahlen, welche uns die obige Firma unter den nebenverzeichneten Steigungsverhältnissen für die Kraftmomente der Fortbewegung folgender Lastwerthe,* mit einer gewöhnlichen Schnelligkeit von 25—30 englischen Meilen pr. Stunde, unterbreitet.

Die Lokomotiven von Narris u. Comp. in New-York bewegen nämlich folgende Tonnen à 2240 Pf. Köln.,

	Klassen.			
	A extra.	A.	B.	C.
bei 1′ Steigung auf 30′ Länge	35	30	26	14
„ 1′ „ „ 35′ „	45	36	32	19
„ 1′ „ „ 40′ „	53	42	38	26
„ 1′ „ „ 50′ „	62	49	45	32
„ 1′ „ „ 60′ „	73	58	54	41
„ 1′ „ „ 70′ „	84	69	65	50
„ 1′ „ „ 80′ „	94	79	74	60
„ 1′ „ „ 90′ „	105	90	85	70
„ 1′ „ „ 100′ „	120	105	95	80
„ 1′ „ „ 125′ „	135	120	105	90
„ 1′ „ „ 150′ „	150	135	120	100
„ 1′ „ „ 200′ „	170	155	140	120

	Klassen.			
	A extra.	A.	B.	C.
bei 1′ Steigung auf 300′ Länge	230	200	190	150
„ 1′ „ „ 500′ „	280	260	230	190
„ 1′ „ „ ∞ „	400	350	300	240

Diese Nennwerthe sind nicht etwa leere, kaufmännische Empfehlungsbriefe, sondern durch die ausgezeichnetsten Betriebsingenieure aller Herren Länder dokumentirte Thatsachen.

Erwähnen wir noch der Lokomotive Gowan u. Marr aus der Fabrik von Harrison u. Eastweak, welche sich auf der Philadelphia-Reading-Eisenbahn befindet, und aus 12²/₃″ Cylinder mit 16″ Hub, vier Triebrädern von 3¹/₃ und vier anderen von 2¹/₂ Fuß Höhe besteht; mit Wasser und Brennstoff ein Gewicht von 24,600 Pfund hat, wovon neben zwei auf der Plattform stehenden Menschen 18,260 Pfund auf den Triebrädern lasten, so bewundern wir mit Recht die Kraft, mit welcher sie einen Train von 101 beladenen Wagen, und einem Gewicht von 423 Tonnen, à 2240 Pfund, vom Reading bis zum Fuße der geneigten Ebene der Columbiabahn, über eine Strecke von 54¹/₂ Meile in 5 Stunden 23 Minuten Fahrzeit zog — während der Fahrt 5600 Pfund Anthrazitkohle consumirte und 2774 Gallons oder 445 Cubikfuß Wasser verdampfte. Das ganze Gefälle auf der in Rede stehenden Bahnlinie beträgt 213¹/₂ Fuß oder 3,92 Fuß pr. Meile mit 28 Meilen Horizontalebene, auf welcher die Maschine 10¹/₂ Meilen pr. Stunde zurücklegte, in den Curven von 819 Fuß Radius mit einer Geschwindigkeit von 9,8 Meilen pr. Stunde bewegte, während der Dampf mit einer Spannung von 80 — 120 Pfund auf den Quadratzoll wirkte. Diese Maschinen bewegen sich auf der Hazleton-Kohlenbahn mit Leichtigkeit auf einer Steigung von 1 : 38.

Wie weit die Amerikaner den Nutzeffekt ihrer Lokomotiven in der neuesten Zeit noch versucht haben, übergehen wir, indem die obigen Andeutungen unserem Zwecke vollkommen entsprechen.

---

§. 7.

Betrachtung der Vorurtheile der Techniker gegen den wahren Nutzeffekt der Lokomotive und der damit verbundenen und daraus hervorgegangenen Calamitäten.

Nachdem wir uns nun mit dem maschinellen Theile der Eisenbahntechnik soweit als es uns zweckdienlich schien, bekannt gemacht haben, wollen wir unsere Aufmerksamkeit dem bautechnischen zuwenden. Begreifen wir hierunter die Art und Weise, wie man die Schienenwege der Lokomotive den Fortschritten ihrer mechanischen Vollkommenheit, in Bezug auf ihre Befähigung starke Steigungen und Krümmungen zu passiren, gemäß construirte und ausführte, so betreten wir ein weites Feld der Irrthümer, Fehler, Vorurtheile und Mißgriffe, welche Ingenieure und Staatswirthe begingen, um Millionen zu vergeuden und sowohl Land und Volk zu schaden, als dem Werthe des Eisenbahnsystems Tausende von hartnäckigen Feinden zuzuführen.

Gehen wir näher auf die Sache ein, so finden wir beim ersten Erscheinen der Eisenbahnen zwar Bauleute, aber keine Ingenieure; Finanzmänner, jedoch keine Nationalökonomen; Kaufleute und Spekulanten, aber nicht jene Administratoren, welche die Macht ihres Systems richtig erkannten und so zu würdigen verstanden, um ihm seinen höchsten Nutzeffekt abzugewinnen. Die beschränkte Summe der Erfahrungen und Einsichten, welche man beim Angriffe dieses Werkes besaß, mußten um so natürlicher zu den verschiedensten Calamitäten führen, als sich erst aus längerer Uebung, vielseitiger Erfahrung und Praxis jene Intelligenzen bilden konnten, deren summarische Kenntniß sich anfänglich, wie die Dokumente einer Registratur in verschiedenen Fachwerken, in ganz verschiedenen Köpfen befanden. Lag es in der Natur der Dinge, daß sich somit die Technik als Schöpferin dieser großen Erfindung berufen und berechtigt glaubte auch vorzugsweise die Gesetze ihrer Anwendung zu geben, so führte die mit strenger Hand ergriffene Diktatur in Verbindung mit einer gewissen, höchst

unvollkommenen Dogmatik zu einer um so sicheren Apathie gegen das ganze System der Eisenbahnen, als nur in dem vernünftigen Contakt der möglichst umfassendsten Rücksichten der Interessen des Nationalökonomen, Strategen, Finanz- und Kaufmannes die rentabele Verwirklichung einer Eisenbahn liegen konnte.

Indem man den Interessen dieser Capacitäten jedoch fast gar keine oder wenigstens nur eine so beschränkte Rechnung trug, daß man sagen konnte, sie gehörten dem Zufalle an, entwickelten sich die Mißverhältnisse, welche charakteristisch für die bautechnischen Entwickelungsperioden sind.

Verfolgen wir zunächst die erste Epoche dieser Extreme und wenden uns nach Frankreich, so finden wir in dem Wege- und Brückendepartement, welches die Stelle einer technischen Sarbonne spielte, die erste Ursache der totalen Lähmung des Privatunternehmungsgeistes; während England durch seine als oberstes und unabänderliches Gesetz hingestellten technischen Notabilitäten neben einem im Verhältniß zu den Kräften und Bedürfnissen des Landes sehr untergeordneten Effect unermeßliches Kapital verschwendete.

Deutschland, dem der englische Ingenieur als Muster und Lehrmeister diente, ist lange Zeit nicht viel besser gefahren, indem seine erste als Muster und Beyspiel dienen sollende Hauptbahn die Ursache einer nicht unbedeutenden Privatcalamität wurde.

Die Gründe, welche indessen zu jener hierauf folgenden Abspannung des Unternehmungsgeistes der Privatindustrie führten, sind so einfach als natürlich, wenn wir ein wenig bei der Entwickelungsgeschichte des maschinellen Theils der Eisenbahntechnik verweilen. Ist nemlich nicht zu läugnen, daß der Ingenieur seine technische Laufbahn mit dem Vorurtheile begann, die Lokomotive besitze nur im geringen Grade die Eigenschaft, mit einer bestimmten Last die Hügel hinanzusteigen, so gab dieses Motiv den Stoff zu den Gesetzen des sogenannten englischen Eisenbahnbausystems. Diese Gesetze bestimmten nun die möglichst horizontale Lage der Bahnlinie, ein Maximum der Steigung von 1 : 1000 und ein Minimum der Kurvenhalbmesser von 2000 Radius. Die Consequenzen dieser Annahmen konnten aber begreiflicherweise

keine andere sein, als bedeutende Abgrabungen von Bergen und Ausfüllungen von Thälern, oder entsprechende Umwege —, großartige Viadukte und Aquadukte —, kostspielige und gefährliche Tunnelbauten u. dgl. m., welche alle kein geringes Anlegekapital erfordern, ohne zu dem Erfolge einer Bahnlinie im Verhältniß zu stehen. Ein redendes Beispiel der Folgen dieses Systems hat England selbst unermeßliche Nachtheile gebracht, da die englischen Ingenieure mit einem Kostenaufwande von 40 Millionen Pfund Sterlingen oder 500 Millionen Gulden rheinisch nicht mehr als 1500 englische oder 300 deutsche Meilen Eisenbahnen herstellten. Berechnen wir diese Summe für eine deutsche Meile, so würde diese nicht weniger als $1^2/_3$ Millionen Gulden gekostet haben; genug, um die Lust zum Eisenbahnbauen zu verlieren und an einem günstigen Erfolge zu zweifeln.

Unendlich bittere, aber auch zum Theil sehr wahre Vorwürfe folgten jetzt den englischen Notabeln der Eisenbahntechnik, indem man erkannt haben wollte, daß das Fehlschlagen so vieler Eisenbahnunternehmungen und die sichtliche Apathie gegen ihr ganzes System in dem reichsten, industriösesten, einsichtsvollsten und technisch ausgebildetsten Lande der Erde, wie ein englischer Kritiker sagt, „dem Hochmuthe und Unverstande der Bauunternehmer und dem eitlen Ehrgeize der Ingeniere zur Last zu legen sei.“ —

Stimmen wir der Ansicht bei, daß die Hauptaufgabe des Eisenbahnbaues diejenige sei, mit den möglichst geringsten Kosten unter gegebenen Umständen den größten comerziellen, finanziellen und nationalökonomischen Effekt statt der großen und staunenswerthen Kunstwerke einer Ewigkeit und des Alterthums zu erzielen, so können wir jedoch jenem Urtheile nicht unbedingt angehören.

Wollen wir auch nicht in Abrede stellen, daß die englischen, wie alle ihrem Systen huldigenden Techniker der Vorwurf des Hochmuths und Unverstandes vielfach mit Recht trifft, so berücksichtigen wir endlich auch die Natur der Dinge und der menschlichen Schwäche. Sind ungeheure Kapitalsummen zum Theil nutzlos geopfert worden, so möchte dem Inginieurstande nach Recht und Billigkeit wenigstens für diese Epoche der Eisenbahnindustrie nicht so bestimmt die drückende Last der direkten und

indirekten Consequenzen dieser Vergeudung und ephemeren Extravaganzen aufzubürden sein. Es ist leicht, über Thatsachen den Stab brechen, welche verderblich auf den Wohlstand der menschlichen Gesellschaft gewirkt haben, aber um so schwerer die Fehler des Einzelnen, der in Kurzsichtigkeit befangen ist, wie den blinden Fanatismus falscher Speculation mit einem Federstrich unschädlich zu machen. Ueben wir Gerechtigkeit und Nachsicht gegen die Thorheiten der Vergangeuheit, wie wir sie von den Kritikern unserer Zukunft erwarten und bescheiden uns mit der Unvollkommenheit aller menschlichen Werke, welche selbst dann, wenn wir sie durch eine Reihe von Erfahrungen verbessernd bereichern, immer noch viel zu wünschen übrig lassen, so haben wir wohlbegründete Ursache jenes Mißtrauen der Ingenieure in die Leistungen der Lokomotive in soweit zu adoptiren, als wir uns in die Lage und Zeit versetzen, wo sie sich in der ersten Phase ihrer Ausbildung der Welt zeigte.

Verschmähen wir es, uns des präservativen Remediums des Deckmantels der christlichen Liebe zu bedienen, um unsere Vorfahren zu rechtfertigen oder ihre Fehler zu beschönigen, sondern suchen ihre Rechtfertigung in den Verhältnissen der Zeit und der menschlichen Anschauungsweise, so ist uns jenes Mißtrauen um so erklärlicher, als begreiflicherweise erst aus den Beobachtungen und Erfahrungen verschiedener Extemporationsepochen die Kenntniß des Nutzeffektes der Eisenbahnen hervorgehen konnte, wie er sich heute in dem Wesen der Lokomotive bietet. Wie jede Neuerung im Gebiete der Wissenschaft, der Kunst und des Lebens durch vielfältige Prüfung, Anfechtung und Fehler die läuternde Feuerprobe ihres Kernwerthes bestehen muß, um sich als ein zeitgemäßeres Aequivalent einen sicheren Platz auf den Trümmern veralteter und abgenutzter Systeme zu erkämpfen, so war es auch dem Eisenbahnsystem vorbehalten, erst nach verschiedenen Irrgängen in dem dunklen Labyrinthe der Anforderung seiner Mittel und Zwecke — den Axiomen der Selbsttäuschung und Vorurtheile auf den richtigern Weg seines wirklichen Werthes zu gelangen.

Eigenthümlich und fast befremdend ist es daher, wenn jener englische Kritikus von dem Ingenieur in der *ersten* Epoche der Eisenbahntechnik prätendirt, was in der *zweiten* erst mit Recht zu

fordern ist und auf eine eben so merkwürdige, als irrthümliche Weise die wissenschaftlichen mit den Personalfunktionen desselben verwechselt, indem wie wir bereits zu bemerken Gelegenheit hatten, die Wissenschaft der Eisenbahntechnik den maschinellen von dem bautechnischen Theile trennt und ihr in beiden Beziehungen die Gesetze vorschreibt, die sich unter sich als selbstständige Doktrinen ergänzend, mit verschiedenen Mitteln zu einem Zwecke führen. Gehen wir also jetzt von dem Gesichtspunkt der besseren Erkenntniß des praktischen Nutzeffectes der Lokomotive aus auf das citirte Urtheil zurück, so erkennen wir den Irrthum desselben darin, daß sich natürlich erst nach der vollkommneren, mechanisch-technischen Entwickelung der letzteren auch erst die Gesetze der Eisenbahnbautechnik entwickeln konnten, welche an die Stelle der theoretisch-technisch-vollkommensten Bahnen die der practischeren setzt, deren Haupteigenschaften kurz in den Sätzen zusammenzufassen sind, daß sie durch Einfachheit und Billigkeit für den Gütertransport nützlich, dem Reisenden bequem und den Erbauer rentabel werden. Steht also wohl fest, daß der Maschinenbau Sache des Mechanikers, wie der Bahnbau die des Ingenieurs ist und sich nur aus der Vollkommenheit der Arbeit des ersteren die des letzteren herleitet und auf dieselbe stützt, so ist es auch nur richtig von dem Ingenieure zu verlangen, daß er die von ihm für die Lokomotive zu erbauenden Wege so zurichtet, daß sie dem höchst möglichsten Nutzeffekt derselben zu Nutz und Frommen der menschlichen Gesellschaft entsprechen.

Ist es nur dem Zufalle eines von der Vorsehung besonders begünstigten Talentes zuzuschreiben, wenn sich die beiden Doktrinen des Maschinen- und Bauwesens des Eisenbahnsystems in so hohem Grade in einer Person vereinigen, um den beiderseitigen Anforderungen Rechnung tragen zu können, so möchte unter den hunderten von Ingenieuren und Mechanikern, welche seit der Erfindung der Dampfkraft als bewegendes Transportmittel und deren Inslebenführung thätig gewesen sind, dieser Fall eben so selten sein, als sich die Steigung von 1 : 100 häufig in den Bahnlinien findet! —

§. 8.

Der Verfall des englischen und Einführung des amerikanischen Bausystems auf dem europäischen Continente.

Während so der Credit der Eisenbahnen auf ein Minimum herab sank, bewahrten sie dennoch den gesunden Kern ihrer werthvollen Kraft, dessen belebende Erholung wir jedoch nicht auf dem europäischen Continente zu suchen haben. Vielmehr war es abermals der praktische Sinn des Nordamerikaners, welchem wir die zweite Epoche seiner Auferstehung verdanken, indem wie wir bereits gezeigt, die jetzige Ausbildung der Lokomotive sein Eigenthum und Verdienst ist. Mit Bewunderung sehen wir, wie gegewärtig die Locomotive eben so gut die Berge hinansteigt, als sie die Ebene durchrast und die vortreffliche Eigenschaft experimentirt, mit dem steigenden Bedürfnisse der sich ihr entgegenstellenden und zu überwindenden Schwierigkeiten ihre Produktivkraft zu vermehren; wie die Dampferzeugung im Verhältniß der Schnelligkeit mit der sich die Maschine bewegt die Zugkraft proportionel der Ladung zu der zu übersteigenden schiefen Ebene wächst. Seitdem eine Steigung von 1 : 200 ein kaum bemerkbarer Nachtheil, 1 : 100 vollkommen praktisch und 1 : 30 kein Hinderniß mehr für die Lokomotive ist, sind die oft vorgeschobenen Terrainverhältnisse als Schwierigkeitsübel einer Bahnlinie mit sammt ihren feigen Protekteuren verurtheilt, und seitdem man die Beobachtung und Erfahrung gemacht hat, daß sie selbst die gerade Linie nicht immer liebt, sondern soweit ihr Schienen- und Spurkranz der Räder erlaubt, gern eine Serpentine beschreibt, ist der Ehrgeiz vieler Ingenieure, sich mit den sogenannten vortheilhaften Steigungen und Radien, Tunneln, hohen Dämmen, Thalüberbrückung und sonstigen Kunstwerken, Monumente zu erbauen, vernichtet.

Diese Erfahrungen der Nordamerikaner waren von unberechenbaren Folgen für die gesammte Eisenbahnindustrie und ihre Macht blieb nicht ohne Rückwirkung auf das Mutterland der Eisenbahnen. Staunten die technischen Capacitäten und Notabilitäten Englands und Frankreichs vor den kaum möglich geglaubten Re-

sultaten Bruder Jonathan's, so zwangen sie die geheiligten Priester der Technik nichts desto weniger zu der Alterantive sich entweder mit ihrem technischen Exclusivgeiste auf dem unfruchtbaren Boden der stoischen Isolirung zu stellen, oder sich die Vortheile jener Thatsachen anzueignen um dem praktischen Leben ferner noch anzugehören. So schwer es nun auch sein mochte von der Höhe der unbedingten Machtvollkommenheit herabzusteigen, und wie man zu sagen pflegt sich vom Pferde auf den Esel zu setzen, so gab es doch verständige Männer genug, welche den Muth hatten ihre theoretisch-exclusiven Systeme dem praktischeren Resultate des Fortschritts bescheiden unterzuordnen, mochte es auch nur aus dem Grunde geschehen, weil mit dem Esel mehr Ehren verbunden waren, als mit dem abgelebten, rehen Pferde.

Kurz der Nationalstolz John Bulls vermochte es nicht länger in Eisenbahnsachen dem Bruder Jonathan den Rang des Musters und Beispiels streitig zu machen. Der Kredit der englischen Gesetzgeber fing in demselben Grade an zu wanken, als der des amerikanischen Bausystems mehr und mehr Anerkennung und Boden in allen civilisirten Ländern gewann. Stephenson, Walker u. A. m. strichen die Segel, als Vignoles die amerikanischen Prinzipien des Eisenbahnbaues adoptirte und sie auf dem europäischen Continente einführte.

Der regen Thätigkeit, welche in Folge der Fortschritte der Eisenbahnindustrie der westlichen Hemisphäre von Neuem das Interesse aller Stände Europas belebte; — Regierung und Volk in Harnisch trieb und zu größter Energie anspornte, sollte jedoch bald eine abermalige Katastrophe folgen.

Friedrich Wilhelm des IV. erleuchtetem Geiste dankte Deutschland besonders den neuen Aufschwung der Eisenbahnindustrie, deren Lebhaftigkeit für die rasche und umfassende Ausdehnung seines großen Eisenbahnnetzes 200,000 Menschenhände mit einem Male in Anspruch nahm. Erkannte jetzt der Nationalökonom, wie der Kaufmann — der Stratege wie der Politiker — der Gewerbsmann wie der Banquier die erhöhte Wichtigkeit dieses die Welt und seine Bewohner erschütternden Systems, mit dem Handel und Industrie im lebhaftesten Verkehre blühten, dem Techniker

wie dem Handarbeiter noch für lange Zeit eine belohnende Beschäftigung gesichert schien, Grund und Boden einen bessern Werth erhielten, so öffnete sich seinem Gewebe das bislang entmuthigte Vertrauen mit ungetheilter Kraft in so hohem Grade, daß es leider zum blinden Fanatismus der Spekulation wurde. Wie weit dieses Stadium der Selbsttäuschung in Herz und Kopf fast in allen Schichten der menschlichen Gesellschaft Platz nahm und in unbefangener Reflexion das Höchste erwartend sich der sogenannten unwiderstehlichen Richtung des Zeitgeistes hingab, würde uns in der Wechselseitigkeit der Darstellung ihres Complexes den Stoff zu einem umfassenden Werke abgeben.

Ohne uns auf eine derartige Darstellung weiter einzulassen, dürfte es genügen, wenn wir nur an die Geschichte des Eisenbahnschwindels und seiner Aktien im Jahre 1847 erinnern. Die Ereignisse, welche demselben in den namhaftesten Concursen folgten und den großen Geldmarkt in die verzweifeltste Lage brachte, gibt uns ein eben so anschauliches als trauriges Bild von der Ueberschätzung der menschlichen Berechnung. Obwohl weniger zur Oeffentlichkeit gelangt, möchte sicherlich diese verderbenschwangere Phase der Spekulation noch tausendfach bis in die kleinste Sphäre der Gesellschaft, der Familie und Einzelperson ausgedehnt und manchen glücklichen Familienvater mit Sorge und Kummer erfüllt haben.

Frankreich spielte in diesem Drama eine der ersten und bedeutendsten Rollen, obgleich dessen Regierung bereits unter dem 11. Juni 1842 für alle später zu erbauenden Eisenbahnen ein Gesetz gegeben hatte, um den schlüpfrigen Wege und der Epidemie der Spekulation soweit es im Bereich der Gesetzgebung lag, zu begegnen.

England wurde nicht weniger hart von diesem ephemeren Schwindel getroffen, durch welchen Tausende von Menschen an den Bettelstab kamen, deren Glück neben Millionen dem Ehrgeize der technischen Notabilitäten geopfert waren. Belgien war es wohl allein, welches dieser Episode glücklich entging, indem der Staat im Verein mit seinen besten Technikern sein Eisenbahnnetz nach einem bestimmten Systeme feststellte und auf Staatskosten ausfürhte.

Deutschland war dies Loos nicht beschieden, da wohl nur Bayern und Baden sich rühmen können, neben einigen weniger empfindlichen Schlappen der ersten Periode von diesem krankhaften Zustande verschont geblieben zu sein.*)

Sollte man endlich glauben, daß Nordamerika der einzige Staat gewesen sei, welcher der Weisheit die Spitze abgebrochen habe, so ist man im Irrthum, indem auch hier einige Infallibilitäten vorangingen, welche den Yankee witzigten um sein System in jenen Axiomen und Regeln festzustellen, welche seinem Vaterlande den hohen Ruf seiner technisch-industriellen Bedeutung gaben.

§. 9.

Die unglückliche Conjunktur des Systems der Eisenbahnen in Rücksicht seiner Behandlung durch den Staat, das Volk und die Techniker.

Auf diesem Standpunkte der Betrachtung angekommen, können wir uns nun nicht versagen, einen Rückblick auf die Ursachen dieser industriellen Lähmung und moralischen Abspannung der Eisenbahntechnik zu thun, welcher bezeichnend für ihre Gegenwart ist.

Gehen wir demnach zunächst einmal zu dem Urtheil über, mit dem ein großer Theil des Publikums abermals rücksichtslos die Eisenbahntechniker für die ungünstigen Erfolge vieler seiner Unternehmungen verantwortlich macht, so haben wir gegründete Ursache die Bitterkeit dieses einseitigen Vorwurfs eben so sehr zu beklagen, als die eitle Verblendung zu bedauern, mit welcher es seine spekulativen Thorheiten zu rechtfertigen wähnt. Die Folgen dieser Verblenduug sind indessen noch um so gewichtiger, als wir mit Recht darin erkennen, wie weit Viele noch davon entfern't sind, sich selbst und Anderen gerecht zu sein. Die traurige Befangenheit, welche diese Kritiker charakterisirt, ist bezeichnend für den

*) Auch Hannover, welches sich zwar anfänglich isoliren zu wollen schien, nahm später das System des Baues auf Staatskosten an und führte sein Eisenbahnnetz unter der Leitung des aus Preußen berufenen, bekannten Bauraths Mohn und Burghardt nach den solidesten Grundsätzen der Baukunst aus.

Nimbus ihres umschleierten Blickes, mit dem sie sich und die gute Sache verdammen. Lassen sie uns nicht beanstanden, dieses krebsartige Geschwür um so mehr mit dem Messer eines Chirurgen zu behandeln, als die Palliativmittel und Schönpflästerchen nicht mehr ausreichen, den kranken Körper der Eisenbahnindustrie zu heilen. Je umfangreicher und intensiver aber diese Krankheit fast alle Schichten der Gesellschaft angegriffen hat und ihre edelsten Theile zu vernichten droht, desto weniger können wir ein Glied desselben von der Operation verschonen.

Zerlegen wir den Körper nämlich in den Theil des Staates, der Privatgesellschaft und der Techniker und widmen uns jedem einzeln, so finden wir in jedem auch einen gebührenden Antheil des Krankheitsstoffes, welcher den gesunden Kern des Eisenbahnsystems afficirt.

Schwankend und unbestimmt in den leitenden Grundsätzen, welche die Regierungen für die Realisirung des Eisenbahnsystems annehmen sollten, ging der Staat zunächst den Weg des Versuchs, indem er sich dem Prinzipe des Baues durch Privatgesellschaften hingab und eine Menge von Concessionen ertheilte, welche sich auf Hauptbahnen bezogen. Wollen wir keineswegs den guten Willen verkennen, welchen die Regierungen hierzu bestimmte, so wurde das Ziel durch möglichst rasche und umfassende Ausdehnung den Eisenbahnen den höchsten Nutzeffekt abzugewinnen, doch nicht dadurch erreicht. Das finanzielle Interesse, welches die Privatindustrie lediglich zu derartigen Entreprisen bestimmt, erschrak vor der Größe des Kostenpunktes, welchen diese mehr vom staatswirthschaftlichen Gesichtspunkte zu betrachtenden Bahnen beansprucht und ließ in Folge dessen mit Verlust der ersten Anlage die Sache liegen. Was blieb anders übrig, als daß sich der Staat jetzt dem Eisenbahnbau zuwandte und denselben aneignete. Wirklich wurde auch in verschiedenen Ländern des Continents das Prinzip des Baues auf Staatskosten angenommen und einige Bahnen auf Grund desselben ausgeführt; aber nur zu bald versagten die Staatskassen den Bedürfnissen den Dienst um das System vollständig auszuführen, und es ist begreiflich, wie sich in der Erschöpfung dieser die Grenze fand, wie weit der Staat sein Ziel

zu verfolgen vermochte. In dieser nicht geringen Verlegenheit handelte es sich natürlich darum, wie nun das begonnene Werk zu vollenden sei? — In aller Herren Länder diskutirten Regierungen und Stände hierüber und manche heftige Debatte wurde um die beiden Prinzipe des Staats- oder Privatbaues gestritten. Verschieden war der Ausgang des Kampfes, in dem sich nur Wenige wie Belgien, Bayern und Baden den Lorbeerkranz erworben haben. Am meisten kehrte man zu dem Prinzipe des Privatbaues zurück — ein Fehler, welcher sich schrecklich sowohl an den heißen Volkskämpfern und ihren Satelliten, wie an der Unentschiedenheit der Regierungen gerächt hat. Nahm also jetzt die Privatindustrie den Eisenbahnbau wieder zur Hand, so müssen wir erklären, daß sie sehr wenig geeigenschaftet ist, die Größe und Folgen seines Systems zu ermessen, um es allgemein nützlich zu machen. Was aus den Verkehrtheiten dieser Auffassung entstand, haben wir zum Theil bereits mitgetheilt; ohne uns nun darüber bis ins kleinste Detail zu verlieren, wollen wir jedoch noch einige Hauptzüge daraus besprechen, indem wir

a. an die Parallel- und Concurrenzbahnen erinnern. Selbst der verantwortlichste Minister eines constitutionellen Staates wird es nicht vermögen die Calamitäten zu verantworten, welche dem Nationalwohl daraus entsprungen sind. Man berechnet, daß in England durch die folgenden, mit einander concurrirenden Bahnen, als

   α. die Northern-Eastern und Eastern-Counties-,
   β. die Great-Western und Sauth-Western-,
   γ. die Chestern-Crewe, Manchester-Crewe, Newton-Crewe und Chestern-Birkenhead, von denen drei unnütz,
   δ. die Manchester-Preston, die Newton-Preston, die Boston-Leigh, welche drei vereint sein sollten,
   ε. die Manchester-Leeds und Manchester-Sheffieldsbahn,

über 80 Millionen Gulden vergeudet worden sind.

b. an die Systemlosigkeit und die Concessionsbedingungen, welche besonders den deutschen Eisenbahnbau charakterisiren.

Wie verschiedene Zoll- und Münzsysteme, Institutionen, industrielle, commerzielle, handels-, staats- und militairpolitische Beziehungen den deutschen Staatenbund nach seinen einzelnen Theilen trennen, und selbst das Jahr 1848 nicht vermocht hat, die ihm so dringend nöthige Einheit zu geben, so hat man auch die Macht des Eisenbahnsystems nicht verstanden, oder nicht verstehen wollen, um es durch eine einheitliche Spitze zum großen Ziele der nationalen Wohlfahrt zu führen. Die Hoffnungen, welche das deutsche Volk an seine Entwickelung knüpfte, auch sie sind beim Traum geblieben, während sich seine besten und edelsten Kräfte, welche es demselben geopfert hat, verbluten. Buntscheckig wie die politische Zersplitterung Deutschlands, sehen wir auch hier und da ein Systemchen der Eigensucht in dem unverstandenen großen Systeme der Gesammtheit. Fast an jeder Grenze erblicken wir das Ende einer Bahn, das mit bitterer Ironie des Augenblickes harrt, das andere begrüßen zu dürfen.

Wollen wir uns noch einen Augenblick mit den Concessionsbedingungen beschäftigen, unter denen die Privatindustrie sich den Eisenbahnen widmete, so heben wir besonders die hervor, welche bestimmt, daß der Staat berechtigt sein soll nach einer bestimmten Reihe von Jahren die erbaute Bahn gegen Erstattung des Anlagekapitals, an sich zu ziehen. — So oft eine Gesellschaft unter dieser Bedingung auf einen Eisenbahnbau eingeht, weiß man nicht, ob man die Spekulationswuth derselben mehr bewundern soll, oder das legale Unrecht einer Regierung verachten; denn setzen wir den Fall, daß die gedachte Bahn in der bestimmten Zeit einen rentabelen Aufschwung nimmt, wer will daran zweifeln, daß der Staat von seinem Contraktsrecht Gebrauch macht? Sehen wir diesen endlich sogar als seine Pflicht an, wie wird sich denn eine Regierung verhalten, wenn die Aktien vielleicht auf 50% stehen und die Gesellschaft gern gegen den Ersatz ihrer Auslagekosten ihre Bahn an den Staat abträte, um nicht noch größern Verlust zu erleiden? Man würde es gewiß der Regierung zu einer eben so großen Pflichtvergessenheit machen, wenn sie die Bahn übernähme! Unter beiden Fällen leidet aber die Gesellschaft mehr oder

weniger und der Staat zieht keinen Vortheil daraus, wenn er einen Theil seiner Bürger einer ungewissen Speculation preisgibt.

Endlich hätten wir für diese Periode noch der Techniker zu gedenken und ihren Antheil an dieser Catastrophe zu zeichnen. Er ist nicht geringer, als der des Staats und der Privaten, indem sich die Ingenieure, unter denen wir besonders die Oberingenieure verstanden wissen wollen, nur zu wenigen Abweichungen von dem alten englischen Systeme verstanden, und ihr Ziel in einer unglücklichen Mischung desselben mit dem amerikanischen suchten, welches ihnen wenigstens noch die specifisch-technische Autorität bewahrte.

Wollen wir eine Steigung von 1:100 auch keineswegs als eine wünschenswerthe ansehen, so ziehen wir ihre Nothwendigkeit doch einem Tunnel vor, dessen Bau namenlose Schwierigkeiten und nur zu oft unvorzusehende unglückliche Ereignisse verbirgt.

Der schwerfällige Uebergang beider Systeme, die Unentschlossenheit dem praktischern anzugehören, ist ein wesentlicher Vorwurf welchen man den Ingenieuren dieser Epoche um so mehr mit Recht machen kann, als sich leider noch ein ziemliches Pensum Hochmuth und Eitelkeit im Vereine mit einer lukrativ-modernen Zeitanschauung damit verbindet. Besonderes Gewicht wurde stets auf die Terrainschwierigkeiten gelegt, auf welche sich mit dem Schleier des Geheimnisses die Bauart zu stützen hatte. Männern dieser Anschauung und Engherzigkeit sollte man nie den Bau einer Eisenbahn anvertrauen, denn sie bethätigen Unkenntniß der Lokomotive, Hochmuth und Schwachheit des Charakters, welche in der Terrainschwierigkeit ein Surrogat für die alten Vorurtheile suchen um im Trüben zu fischen, deren Resultat ein verfehltes Streben ist, insofern überhaupt ein solches nach dem soliden Maßstabe des Wortes damit verbunden sein kann.

Erlaube mir der geneigte Leser, wenn ich jetzt keine weitern Einzelnheiten aus dem Gewebe aufführe, welche dem Werthe und glücklichen Erfolge des Eisenbahnsystems so schädlich wurden, daß sich ihm gegenwärtig fast Niemand mehr mit rechtem Vertrauen zuwendet, um bei der Besprechung der Reformen darauf zurückzukommen, welche dringend nöthig sind, das verlorene Vertrauen wieder aufzurichten und dauernd zu befestigen. —

§. 10.

Von den vornehmsten Vortheilen, die das Eisenbahnsystem dem Völker- und Weltverkehre bietet.

Lassen wir uns von den Fehlern der Vergangenheit nicht beirren und betrachten jetzt das Transportsystem der Eisenbahnen einmal von seinen heilsameren Gesichtspunkten, so erscheinen uns die angezogenen Anstrengungen und Opfer der Uebergangs- und Entwikkelungsperioden, welche wir der Maschinen- und Bautechnik nebst ihren Consequenzen gewidmet haben weniger abschreckend, wenn wir die reellen Vortheile desselben spezifisch erwägen.

Die Resultate, welchr sich uns aus einer Analyse des Werthes der Eisenbahnen und der bisherigen Transportmittel der Chausséen und Kanäle hervorgehen, lassen sich nun in folgenden Hauptpunkten zusammenfassen. Die vornehmsten Vortheile dieser vor jenen entspringen nämlich:

1. aus der Ersparniß, welche sich durch Benutzung der Eisenbahnen beim Personen- und Gütertransport machen lassen.
   a. Entnehmen wir der Fürstlich Thurn- und Taxis'schen Personenposttaxe den mittlern Preis ihres Personentarifs mit 6 Sgr. pro Meile, wie aus den höchsten und niedrigsten Fahrpreisen der Eisenbahnen das arithmetische Mittel, welches sich pro Meile zu 3,7 Sgr. ergibt, so berechnet sich der Unterschied beider für eine Person schon für die Meile auf 2,3 Sgr. — für 100 Meilen aber auf 7 Thlr. 20 Sgr.; wofür man mit Benutzung einer Eisenbahn $62\frac{1}{6}$ und mit einer Post $38\frac{2}{3}$ Meilen gratis fahren kann, ohne der Zeitersparniß und ihrer correspondirenden Nebenumstände rc. zu gedenken.
   b. Den Gütertransport betreffend, können wir zwar nicht läugnen, daß indem die Eisenbahnen ihre Tarife nach der Zahl der Meilen berechnen, das gewöhnliche Fuhrwerk auf Chausséen einen anscheinlichen Vortheil bietet; doch stellt sich dies Verhältniß anders mit dem Transporte von Colonialwaaren, von Stoffen

und solchen Waaren, von denen ein gegebenes Gewicht einen solchen Werth hat, daß sie die Kosten bezahlen können, die ein rascher Transport mitbringt. In diesen Fällen hat die Geschwindigkeit des Transportes einen hauptsächlichen Werth für Geschäftsmänner und Kaufleute, die höher als sonst Jemand den Verlauf ihrer Zeit in Geld anzuschlagen pflegen. Für den Gütertransport besteht also der Hauptvortheil der Eisenbahnlinien in der Ersparniß der Zeit als einer Folge der Geschwindigkeit des Transportes, welcher Vortheil unermeßlich ist.

2. aus der Unabhängigkeit, welche die Eisenbahnen vor dem Wechsel der Jahreszeiten sichert. Eben sowenig der Morast der Straßen, als die Seichtheit der Flüsse haben einen Einfluß auf den Eisenbahnbetrieb und nur selten kann ein ungewöhnlicher Schneefall ein Hinderniß abgeben, was jedoch bald zu beseitigen ist.

3. aus dem staatswirthschaftlichen Effect, welchen die Eisenbahnen zu gewähren vermögen.

Die Folgen, welche sich daran knüpfen sind unberechenbar, wenn wir nur den Fall erwägen, daß sie durch die technische Nothwendigkeit der Berührung manches mit den herrlichsten Reichthümern der Natur schwangeren Landstriches nicht allein der Industrie ein neues fruchtbares Feld eröffnen, sondern auch eine Summe von Kräften in Bewegung setzen, welche die möglichst höchste Entwickelung jener benöthigt ist, um sich mit dem industriell-speculativen Merkantilismus im Gleichgewicht zu halten.

4. aus dem militair-politischen Nutzen, welchen sie in Krieg und Frieden garantiren.

Hat man bei der ersten Erbauung derselben wenig Rücksicht auf die militairischen Zwecke der Strategen genommen, so haben wir doch nichts desto weniger im Laufe der jüngsten Zeit erkennen gelernt, welche Wichtigkeit sie auch in dieser Beziehung haben. In welcher Art sie dem Offizier als zweckmäßigstes Mittel für den Defensiv- oder Offensivkrieg dienen

können, liegt durch unsere Unkenntniß der militairischen Operationslehren außer dem Bereiche unserer Beurtheilung; in der That dürfte es jedoch nicht schwer einzusehen sein, welche Hülfsmittel die Eisenbahnen zur Concentration der Armeen an Gränzen, zum Transporte von Munition, der Lebensmittel, Waffen und Verstärkungen darbieten müssen. Mit Grund glauben wir daher, daß wenn Napoleon in dem russischen Feldzuge das Eisenbahnsystem gekannt, schwerlich die Niederlage erlitten haben würde, welche ihm bei Moskau und an der Berezina vorbehalten war. Der Schleswig-Holsteinsche Krieg und die Erhebung von 1848 hat uns endlich einen genügenden Beleg davon gegeben, welche Vortheile der Politiker, wie der Feldherr von ihrem Gebrauch zu machen weiß.

5. Aus dem Werthe, welchen die Eisenbahnen für die allgemeinen Grundsätze der Civilisation haben.

Der Einfluß, welchen sie in dieser Beziehung einnehmen, haben wir zum Theil schon in den Paragraphen 1 bis 5 abgethan, indem wir uns über den Werth eines zeitgemäßen Communikations- und Transportsystems äußerten. Da die Eisenbahnen eins der würdigsten uud umfassendsten Glieder dieses Systems sind, so haben wir wohl keine Ursache uns noch näher darüber auszusprechen.

So sehr das Prinzip dieser Verkehrsmittel unstreitig einen glänzenden Erfolg in sich birgt, so werden ungeachtet dessen noch fast täglich selbst von Männern, denen man ein Urtheil zutrauen darf, Einwürfe in seine Zweckdienlichkeit gemacht, welche zum Theil leider begründet, andererseits aber vage Remonstration und unnütze Tiraden sind.

Unter diesen begegnen wir häufig dem Vorwurfe, welchen sich das Tagesgespräch zu eigen macht und ihn damit zu begründen sucht, „daß die Eisenbahnen als Personentransportmittel mit zu großen Gefahren verbunden sei."

Wie grundlos und absurd diese Behauptung ist, mag aus einer amtlichen Zusammenstellung der Unglücksfälle Frankreichs vom Jahre 1847 erhellen, indem auf Rechnung der Eisenbahnen nur 14 Todesfälle kommen, während durch die übrigen Fuhrwerke nicht weniger als 600 herbeigeführt wurden. Dies Verhältniß

von 1 : 43, dürfte mehr geeignet sein ein glänzendes Zeugniß für die Gefahrlosigkeit des Transportsystems der Eisenbahnen abzugeben, als seine Zweckdienlichkeit zu verdunkeln.

Wie wenig dieser Vorwurf für Deutschland begründet ist, wollen wir mit v. Redens statistischen Tabellen der Unglücksfälle auf den Eisenbahnen Frankreichs, Englands, Belgiens und Deutschlands zu beweisen suchen, deren vergleichendes Resultat folgendes ist.

1. Verhältniß der Anzahl der bei allen in einem Jahre vorgekommenen Unfällen getödteten zu den beförderten Personen.

Länder.	Günstigstes Verhältniß.	Ungünstigstes Verhältniß.	Mittleres Verhältniß.
Frankreich . . .	1 : 1,433000	1 : 254000	1 : 1,443000
England	1 : 947000	1 : 167000	1 : 399000
Belgien	1 : 806000	1 : 257000	1 : 441000
Deutschland . .	1 : 8,089000	1 : 1,248000	1 : 5,527000

Nimmt man das mittlere Verhältniß als Vergleichungsmaßstab an, so ist die Anzahl der bei den vorgekommenen Unfällen getödteten verglichen mit den beförderten Personen am Bedeutendsten in England gewesen, dann folgen Frankreich, Belgien und Deutschland.

2. Verhältniß der Anzahl der bei allen Eisenbahnen in einem Jahre vorgekommenen Unfällen verwundeten zu der Summe der beförderten Personen.

Länder.	Günstigstes Verhältniß.	Ungünstigstes Verhältniß.	Mittleres Verhältniß.
Frankreich . . .	1 : 2,201000	1 : 38000	1 : 790000
England	1 : 1,279000	1 : 90000	1 : 404000
Belgien	1 : 389000	1 : 123000	1 : 227000
Deutschland . .	—	1 : 832000	1 : 5,672000

Obwohl das in dieser Beziehung ungünstigste Verhältniß 1 : 38000 bei Frankreich vorkommt, so gleicht sich doch in anderen Ländern dies wieder aus, so daß Belgien und England am schlechtesten, dann Frankreich mittel und Deutschland am vortheilhaftesten steht.

3. Verhältniß der Anzahl der bei allen in einem Jahre vorgekommenen Unfällen getödteten und verwundeten zu der Summe der beförderten Personen.

Länder.	Günstigstes	Ungünstigstes	Mittleres
	Verhältniß.		
Frankreich . . .	1 : 1,321000	1 : 25000	1 : 503000
England	1 : 544000	1 : 64000	1 : 194000
Belgien	1 : 209000	1 : 88000	1 : 143000
Deutschland . .	1 : 8,089000	1 : 449000	1 : 4,459000

Betrachtet man die Verhältnißzahlen der durch ihre eigenen Schuld um's Leben gekommenen Personen, so bemerkt uns Herr von Reden, daß Belgien hierin den anderen Ländern den Rang abgelaufen habe, indem sich das ungünstigste Verhältniß wie 1 : 381000, das günstigste wie 1 : 362000, das mittlere wie 1 : 371,500 gestalte.

Es dürfte den Leser vielleicht interessiren, des genannten Schriftstellers vergleichende Beobachtungen etwas weiter zu verfolgen. Führen wir zum Schlusse derselben denn noch an, daß in London z. B. jährlich durchschnittlich 250 — 300 Personen ihr Leben durch Unfälle beim Fahren verlieren, während die Eisenbahnen in ganz Europa nicht so viele Opfer fordern; in Paris das Zufußegehen in den Straßen bei weitem gefahrdrohender sei, als sich der französischen Schienenwege zu bedienen, indem sich die Zahl der auf den Straßen umkommenden Personen nahe an 500 belaufe, während das Maximum der auf den Eisenbahnen Frankreichs doch kaum 56 Todesfälle beträgt. Endlich wollen wir noch einer Parallelle erwähnen, welche aus einer Untersu-

chung der Frequenz der Eisenbahnen und der Post hervorgeht. Dient die Berlin-Anhalter Bahn als das Beispiel, welche im Jahre 1844 auf je 10 Meilen Bahnlänge etwa 430,000 Personen beförderte, so würde eine Schnellpost auf guter Chaussee 118 Jahre bedurft haben, um diese Personenzahl nach einem Punkte von gleicher Entfernung zu befördern, selbst wenn sie 10 Personen täglich hin- und zurücktransportirte. Da nach einer durchschnittlichen Berechnung des unglücklichsten Jahres in Deutschland erst auf 45 Meilen Bahnlänge ein Todesfall kommt, so müßten 472 Jahre vergehen, ohne daß die Schnellpost Veranlassung zum Tode eines Reisenden sei, wenn man behaupten will, es sei mit dem Personentransport auf Chausseen weniger Gefahr verbunden, als mit der Beförderung durch Eisenbahnen. —

In der That ist der Erfolg, welchen uns die statistisch-geschichtlichen Vergleiche der Gefahrlosigkeit auf deutschen Eisenbahnen in Bezug zu denen Englands, Frankreichs und Belgiens darbieten, ein eben so glänzender als beruhigender zu nennen, dessen Hauptursachen wir jedoch nicht wie Herr C. Dupin in der natürlichen Trägheit und Beschränktheit des deutschen Geistes finden. Bedauern wir mit Stolz dessen Urtheilsunfähigkeit des deutschen Nationalcharakters, so möchte es dem sanguinischen Leichtsinn des Franzosen eine wahrscheinlich unlösbare Aufgabe bleiben, ein Ziel zu erstreben, welches die Stammeigenschaften des Deutschen, Rechtlichkeit, Fleiß, Besonnenheit, Nüchternheit, Genügsamkeit, Sparsamkeit und Achtung vor dem Gesetze, in geringerer Frist als sie erreicht haben, und jeder Nation, welche noch hinter seinen Resultaten zurückblieb, Achtung und ehrenvolle Anerkennung abzugewinnen im Stande sein wird! —

§. 11.

Ueber einige Gebrechen des Eisenbahnwesens, welche es durch seine Verwaltung erleidet.

Kann uns jene neidische Perhorrescenz eines dünkelhaften Franzosen faktisch mehr eine Schmeichelei als ein Tadel sein, so wollen wir es jedoch nicht unterlassen, unsere bestehenden Fehler

nach Kräften selbst zu verbessern. Indem wir nun die technischen Modalitäten des Eisenbahnbaues bereits in ihren Hauptzügen mitgetheilt haben, wenden wir uns den Mängeln der gesammten Bau-Verwaltung zu, unter deren dunklen Schleier noch viele krankhafte Sprossen des gesunden Baumes blühen und wuchern, welche verderblich an dem glücklicheren Erfolge des Eisenbahnsystems nagen.

Gehen wir von den bestehenden Verwaltungsprinzipien aus, um uns durch Darlegung ihrer Uebelstände ihren Reformen zuzuwenden, so stoßen wir sowohl beim Staats- als Privateisenbahnbau

1) auf die seltsame Zusammensetzung der Direktorien.

Die Combinationen, welche man in verschiedenen Ländern versucht hat, haben noch sehr wenig ein dem Zwecke entsprechendes Resultat gehabt, indem sich z. B. bei den Privatgesellschaften der Staat das Recht vindizirte, in dem Direktorium durch eine verschieden große Zahl von Personen vertreten zu sehen, mußte es dieser Vertretung an derjenigen Kraft fehlen, welche ihr durch die freie Wahl der Privatverwaltungsmitglieder als Gegengewicht, leider nur zu oft nöthig war und ist.

Vielfach können wir den Staat oder die Staatsregierung jedoch ebensowenig von der unrichtigen Wahl jener Mitglieder freisprechen, als die Gesellschaft von der der ihrigen. Wer sind gewöhnlich die Männer, welche über die richtige und zweckdienliche Verwendung eines Capitals von Millionen Reichsthalern wachen und damit wirthschaften sollen?

Unter den Mitgliedern des Staates entdecken wir meistens entweder einen in Ungnade gefallenen Regierungs- oder Justizbeamten, welcher als Direktor mit zwei Stimmen das Präsidium führt; oder eine ähnliche Militairperson, die mit militärischer Diktatur Gesetze geben will; oder einen willfährigen Hofbeamten, welcher der Liebhaberei seines Fürsten die unverdaueten Interessen der Gesellschaft opfert; oder einen um die Wissenschaft verdienten Professor, welcher mit doktrinairer Sophistik die unveränderlichen Gesetze der erfahrenen Praxis versucht in die rhetorischen Formen der idealen Philosophie zu bannen; als eigentliches Verwal-

tungsmitglied entweder einen Finanzmann, der im Staatshaushalte das Utopien einer gefüllten Staatskasse nicht zu finden vermochte; oder eine Polizeiperson, welche sich mit exceptionellen Maaßregeln wohlverdient um das Vaterland gemacht hat; — als technische Mitglieder entweder einen Berggelehrten, welcher die finstere Werkstätte seines praktischen Berufs mit dem Studium geologischer Philosophmen vertauschte; oder einen Bautechniker, dessen Kunst an einer Dogmatik der Treppenconstruktion scheiterte; endlich einen Juristen als Rechtsconsulenten, worüber wir nichts zu bemerken haben.

Unter den Privatmitgliedern des Verwaltungsrathes finden wir noch ergötzlichere Bilder, indem diese vorzugsweise in Männern bestehen, welche mit einem ererbten Mammon eine Fülle des Verstandes, der Einsicht und Erfahrung eroberten. Wir sehen unter ihnen den ängstlichen Israeliten neben dem unternehmenden Waghals der Industrie, die Herrschaft des Geldes neben der Frivolität spekulirender Agioteure u. s. w., selten den einfachen und vernünftigen Gewerbsmann Hand in Hand mit einem aus dem praktischen Leben hervorgegangenen Staatswirth, — nicht den durch und aus dem Eisenbahnsystem gebildeten rüstigen Techniker neben dem anspruchlosen Direktor, welche frei von veralteten Staatssystemen sich mit Liebe und Eifer ihrem Berufe widmen, — und die Ansichten aller nach den gesunden Prinzipien des praktischen Realismus in ein neues, dem Eisenbahnbauwesen correspondirendes System, im Contakt mit den Fortschritten der Zeit in das Leben führen.

Kennen wir unter den obigen Citaten auch Männer, welche, obgleich sie sich durchaus nicht in ihrem natürlichen Berufe befanden, alle Kräfte daran setzten, um ihrer Pflicht zu genügen, so ist doch begreiflich, daß sie erst im Laufe der Zeit diejenige Kenntniß der Sache erwerben konnten, welche sie fruchtbar für ihre Stellung machte; kennen wir ferner auch solche, die mit edler Selbstverleugnung und Hochherzigkeit erklärten, diesen Funktionen nicht gewachsen zu sein, indem sie ihre Carriere zu fern und fremd zu ihren Anforderungen stellte, so haben wir jedoch auch Beispiele genug, wo tributaire Ueberschätzung und bureaukratische Eitelkeit,

welche einen Weg betreten ließ, den sie nicht zu ebnen verstanden und in Hochmuth und Dünkel befangen, gewissenlos genug waren ihre Autorität in Fiktionen zu suchen, welche den Karren erst vollständig in den Morast des Egoismus schob.

Daß diese Combination, von welcher Seite man sie auch betrachten will, keine ersprießlichen Früchte für das Interregnum des Baues tragen konnte, kann selbst dem Gutmüthigsten nicht entgehen, und wozu führte dieses Schisma der Verwaltungseinrichtung?

2. Zur Wahl fremder und der Abgötterei der Oberingenieure.

Konnten und können die angezogenen substituirten Veteranen der Eisenbahnbauverwaltung die Macht dieses Systems nicht beherrschen, was ist natürlicher, als daß sie sich dem Günstling der Technik in die Arme werfen? — Was ist aber auch einfacher und selbstredender, als daß sich dieser auf den Schultern der Schwachheit einen festen Thron der unbedingten Macht bauet und in seinem Contrakte diejenigen Rechte feststellte, welche ihm ein Bausystem nach Wunsch und Willen sichert? Müssen sich die dirigirenden Verwaltungsmitglieder in ihm einen Hort und Stab suchen, welcher sie sicher durch das Labyrinth der dunkeln Gefühle ihres relativen Nutzwerthes führt, so können wir uns auch nicht darüber täuschen, wie die Engageurs desselben — die technischen Zeloten des Verwaltungsrathes — ihn auf Kosten und Rechnung der Gesellschaft als das Schooßkind ihres Glückes empfehlen, um sich selbst nicht zu verdammen.

Wollen wir nicht behaupten, daß alle, jedoch viele dieser geheiligten Priester der Technik einen so unedeln Gebrauch von ihrer Macht machten, so reichen diese schon hin, um den Beweis ihres verderblichen Einflusses zu führen; denn welches Gegengewicht wollen die Pseudoadoptivsöhne der Technik des Verwaltungsrathes dem durch ihre schmachvolle Stumpfheit zum absoluten Herrscher emporgehobenen Manne entgegenstellen? — Nichts ist wohl einleuchtender, als daß sie jeden seiner Schritte billigen müssen, um sich nicht selbst zu verurtheilen. Sollten endlich Ausnahmen von dieser Regel eintreten, so ist es ein Unding, einem

Oberingenieure im Verwaltungsrathe für die Ausübung seiner technischen Funktionen einen technischen Revisor bestellen zu wollen, denn aus zwei derartigen Kapazitäten wird wieder nur Unfriede u. dgl. m. zum Nachtheile der Gesellschaft entspringen.

Mit wenigen Ausnahmen hat sich Deutschland aber den Vorwurf der Folgen dieses Systems zu machen und manche Regierung ist nie von der unverantwortlichen Lässigkeit freizusprechen, daß sie, ihre Stellung nicht besser begreifend, in Zeiten talentvolle junge Männer erwählte und unterstützte, um in solchen Ländern, wo die Eisenbahntechnik schon entwickelter war, sich die Fortschritte derselben zum Nutzen ihres Vaterlandes anzueignen. Aber Deutschland ist das Land und scheint es auch bleiben zu wollen, welches seine eigenen Kräfte nicht zu schätzen und an sich zu fesseln versteht, welches in Abwarten und Zusehen den Stein der Weisen zu finden hofft —, dem es zur geschichtlichen Krankheit geworden ist, die Propheten seines Heils im Auslande anzubeten —, sich seine gediegensten und intelligentesten Köpfe durch fremde Mächte entführen zu lassen, um ihnen später unter der Wucht ihrer confirmirten Kenntnisse den Nacken zu beugen —, das vor dem Nepotismus der Geburtsconvenienz höhere Achtung hat, als vor dem strengen ungeschminkten Worte seines reichbegabten, aber in Armuth gebornen Landeskindes —, das bei all' seiner gepriesenen philosophischen Weisheit von dem Rocke oder Kittel, welchen der Mensch trägt, auf seinen Charakter, moralischen und geistigen Werth schließt.

Beklagenswerthe Philosophie, deren maskirte Symptome Deutschland schon die empfindlichsten Wunden geschlagen und sich auch des Eisenbahnwesens bemächtigt hat. Sehen wir jetzt, wie sich dieselbe

3. im Prinzipe der Ausführung eines Eisenbahnbaues vermittelst der sogenannten Entrepreneure oder Privatunternehmer bewährt. —

Fragen wir zunächst, wer und was diese Leute sind? — so antworten wir:

a. Aventuriérs, welche nichts zu verlieren haben, aber desto mehr zu gewinnen hoffen,

b. verunglückte Kaufleute, deren Dreistigkeit sich in diversen Banquerotten stählte;

c. invalide Offiziere, welche sich Pferd und Sporn verdienen wollen;

d. Lebemenschen, welche sich im gaukelhaften Aufzuge eines Komödianten gefallen;

e. Glücksritter, welche den Besitz eines bescheidenen Vermögens nicht ertragen können, und endlich

f. wenig solide Männer, welche ihre verhältnißmäßig geringe Baarschaft auf das Spiel der Spekulation setzen.

Wie der Vampyr in dunkler Nacht unter dem kühlenden Flügelschlage dem ermatteten Schläfer das Blut aussaugt, so möchte man von den meisten dieser Entrepreneure sagen, daß sie unter dem Schutze der Speichelleckerei und der vermittelnden Contribution einer contractio privatissime des Oberingenieurs ihr Ziel verfolgen.

Die Wahl eines Oberingenieurs wird um so folgenschwerer, als der Mann einer fremden Zunge angehört. Ein seltener Stolz in Verbindung mit anderen Umständen und Berechnungen verwehrt ihm gewöhnlich die Erlernung der, welche im Lande üblich, wo er operiren soll; und welches sind die Consequenzen die aus dieser verächtlichen, spekulativen Verwirrung fließen?

Die nicht unbedeutende Anzahl von Beamten seiner Sprache, welche die Gesellschaft theuer bezahlen muß; — Dollmetscher auf jedem Bureau, um den Fremdling zu verstehen; — Entrepreneure und Handarbeiter, als die Ergänzungen eines Complottes, dessen Geheimniß die Sprache birgt und unter den eckelhaftesten Intriguen und Komödien der scheinbaren Feindschaft künstlich gesponnenes Gewebe zu nichts anderem dient, als Mark und Blut der Gesellschaft zu verzehren. Man muß sich wirklich wundern, wenn man heute noch sehen muß, daß belgische, französische und englische Ingenieure mit ihren Satelliten der Arbeiter und Unternehmer deutsche Eisenbahnen bauen —, der gnädige Herr Franzose, Belgier oder Engländer den Herrn Schwager, Onkel, Neffen als Sektionsingenieur ohne die Sektion mit 1200 Thlr. anstellt, um ihm die

Mittel zu verschaffen nach einigen Jahren des angestaunten Nichtsthun's auf der école centrale-polytechnique Brüssels oder Paris zu lernen, daß $x^0=1$ ist. Sollte nicht jedem rechtlich denkenden Manne das Blut in den Adern strotzen, wenn er mit Ruhe sehen muß wie gewissenlos seine sauer erworbenen Pfennige zu den schändlichsten Experimenten verwandt werden; — muß er nicht an einem Verwaltungsrathe verzweifeln, der contrakt in den meisten seiner Glieder mit ohnmächtig stoischem Lächeln selbst mit diesen Unwesen liebäugelt? —

Es ist erklärlich, wenn sich das Publikum verzagt und mit Abscheu von solchen thatsächlichen Schandthaten wendet und seinen Sinnen kaum traut, wenn es von einer Eisenbahn hört. Folgen wir von dieser schmutzigen Erscheinung einem solideren Gesichtspunkte der Privatunternehmungen, so können wir uns auch da von keinen reichen Nutzen für die Gesellschaft überzeugen, denn nehmen wir an, daß eine Sektion von 48000 Fuß Länge, welche, ein Entrepreneur übernimmt, zu 300000 Thlr. veranschlagt ist, so fragen wir mit Recht, welche Garantie bietet derselbe für die Ausführung, wenn der Kostenanschlag überschritten wird, da wir uns nicht gemüßigt finden, zu glauben, daß er eine Caution von 300000 Thlr. machen kann? — und welcher Weg wird eingeschlagen um dennoch die Entreprise zu bewerkstelligen? — Besitzt der Unternehmer wirklich ein Kapital von 50000 Thlr. so können wir darin doch keine Garantie sehen, welche jenem der Bausumme proportionel ist und dies um so weniger, als er dessen zu den ersten Auslagen nothwendig bedarf. Man verfährt nun so, daß man dem Unternehmer alle Baugeräthschaften liefert, also auch noch ein todtes Kapital zu seinen Gunsten herschießt*) — übergibt ihm die Sektion auf Treu und Glauben und indem er für jedes

*) Sollte man uns hier einwenden, daß jenes Kapital durch Uebernahme der bezüglichen Baugeräthschaften wieder erstattet würde, so ist damit sehr wenig gesagt, indem die Zinsen desselben während der Zeit bis zu ihrer Uebernahme doch sicher verloren sind. Reden wir jetzt nicht weiter darüber, so behalten wir uns doch die nähere Beleuchtung dieser sauberen Wirthschaft bei der Herausgabe von „Mysterien aus dem Eisenbahnbau“ vor.

halbvollendete Stückchen Bahnlinie vielleicht mit 20 Prozent Rückhalt ausgezahlt wird, gewinnt er wieder die Mittel das 2te Stückchen in Angriff zu nehmen. Betrachten wir dies Verfahren wie es ist, so bleibt es doch gewiß eine merkwürdige Art und Weise der Verpflichtung der Oekonomie zu genügen, wenn man damit eine dritte Person auf die unschuldigste Weise zum speculativen Unternehmer macht, und ihm die herrlichste Gelegenheit bietet, einen comfortabeln Concurs zu machen; was jedoch nur selten geschieht, da sich die Leute nur gut dabei stehen können mit dem Gelde Anderer so lange als möglch zu wirthschaften. Sehen wir diesen Fall als den güustigsten an, so ist es begreiflich selten, daß ein Privatmann solider Denkungsart selbst dieses Kapital auf eine unsichere Speculation hin riskirt, denn unsicher ist sie gewiß, da er selten die Kenntnisse besitzt sein Unternehmen zu überschätzen. Dennoch gewinnt der Mann aber — nun wodurch? — Hat sich derselbe doch vor Uebernahme seiner Enterprise eines durch den Oberingenieur empfohlenen Ingenieurs bedient, und dessen Verbindlichkeit dadurch gewonnen, gegen Prozente rc. die Stütze seines Gewinnes zu sein! —.

Wollen wir endlich den Fall noch betrachten, daß der ganze Verlauf eines Eisenbahnbaues mit Privatunternehmern ohne irgend einen Unterschleif vollzogen wird, was wie die Corallenmuschel in der Tiefe des Meeres zu den Raritäten gehört, und jeder nur 5 Prozent des veranschlagten Kapitals gewinnt, was eine undankbare Spekulation genannt zu werden verdient, so würde ein Baukapital von 10 Millionen Reichsthalern ihnen schon die ansehnliche Summe von 500000 Thlrn. in die Hände führen, wovon beziehungsweise schon wieder zwei Sektionen gebaut werden könnten. Sollte es nicht Schuldigkeit sein, auch eine noch kleinere Summe der Gesellschaft zu erhalten? Gewiß um so mehr, als sich die Prozente der Unternehmer selten unter 10 — 20 Thlr. belaufen, somit eins bis zwei Millionen Reichsthaler verschlingen. Will man nun zur Rechtfertigung vielleicht anführen, daß der Gesellschaftsbeamte eben so viel und mehr gebrauchen würde und größere Zeit nöthig habe, so wird kein Techniker diesem Unsinn beistimmen und der es thäte, verdiente gewiß den Namen eines

Ingenieurs nicht, denn billigerweise können wir von ihm fordern, daß er mindestens die Vortheile zu erringen vermag, welche der Entrepreneur mit seinem technischen Personale zu erzielen sich erkühnt.

4. Gehen wir endlich zu der eigenthümlichen Stellung der Direktions- oder Gesellschaftsbeamten zu den Entrepreneuren über, so erkennen wir ein im direktesten Widerspruche sowohl zu den natürlichen Funktionen dieser, als zu dem Zwecke des ganzen Unternehmens vom Gesichtspunkt der Gesellschaft, bestehendes Mißverhältniß; denn während der Ingenieur von Rechtswegen der ausschließliche technische Dirigent seiner Sektion sein sollte, gibt man ihm die unwürdige Funktion eines Controleurs oder Inspekteurs. Wie das Irrlicht in sumpfigen Gegenden den Verirrten am Narrenseil herumführt, so liegt es in der Gewalt der Entrepreneure den Gesellschaftsbeamten zu täuschen, was um so natürlicher ist, als jene aus dem einfachen Grunde ihres eigenen Interesses kein Mittel unangewandt lassen werden, um ihren Zweck möglichst vollkommen zu erreichen. Wenn der Jesuit von dem Grundsatze ausgeht „der Zweck heiligt die Mittel", so wird auch hier mit Bestechung, Gastwirthshausfreundschaft und wie die Mittel der modernen Bestechung alle heißen, das Aeußerste versucht, um selbst den Schatten der technischen Person in die Fesseln der Verbindlichkeit zu schlagen, womit sich dann nicht selten das Sprichwort verbindet, wer im Schilfe sitzt und sich keine Pfeifen schneidet, ist ein Thor. Hat endlich ein Ingenieur, welcher noch ein Pflichtgefühl und Gewissen in der Brust trägt, den Muth, sich dem bestechlichen Schimmer einiger Louisd'or zu verschließen und mit Kraft in das Gewebe der Entrepreneurspolitik einzugreifen, welch ungeheuere Verantwortlichkeit schafft sich der Mann? Welche Kämpfe hat er zu bestehen? Wieviel Siege wird er feiern? — Hat der Entrepreneur eine Stütze an dem technischen Dirigenten, so wird er mit erbitterter Hartnäckigkeit Alles aufbieten, den Sektionsbeamten zu vernichten — er wird zum Spion — belauert mit tausend Argusaugen jeden Schritt und Tritt des rechtlichen Mannes, um ihm Fehler und Verbrechen bei seinem Protektor daraus zu machen —, geheime Fallen werden

ihm gestellt und im offenen Kampfe der Zwietracht die Verleitung zu irgend einer heftigen Aeußerung provocirt, welche verunstaltet den technischen Hohenpriester in Choque bringen muß —; der arme Mann wird von einer Sektion zur andern versetzt — der böse Ruf seiner Unverträglichkeit geht ihm aller Orten voran und bringt ers endlich weit, so wird er unter zweideutiger Anerkennung seiner Befähigung entlassen, während die Gewissenlosen und Pflichtvergessenen in Abrahams Schooße sitzend ehrende Anerkennung und Empfehlungen im rosigen Lichte eines mitternächtigen Dämons erwarten.

So und nicht anders ihr Freunde und Feinde des Eisenbahnwesens steht es gegenwärtig vielfach und meistens in dem Tempel der Eisenbahnbauverwaltung zur Trauer der erstern, zum finstern Zeichen des Frohsinns der letztern. Doch es muß besser werden — schaudern wir nicht zurück vor der Entsittlichung unserer Zeit; fassen wir das hohe und edle Ziel mit Energie ins Auge und der Muth, welcher eine hochherzige That mit allen Kräften unterstützt, wird siegen über den Dämon der Finsterniß. — Greifen wir mit starker Hand in das Getriebe der Systematologie, des Ekel erregenden eitlen Egoismus, der unnatürlichen Aufgeblasenheit des Exclusivgeistes und zerreißen den besudelten Schleier der geheimen Cotterie, welcher die Schandthaten der Eisenbahn-Technik und Verwaltung verhüllt.

Mit gerechtem Mißtrauen gegen diese Prinzipien des Eisenbahnsystems erfüllt, stellen wir uns jetzt die hohe Aufgabe es wieder aufzurichten, indem wir Staat und Volk gemeinsam in sein Interesse ziehen, und da nur aus dem wohlverstandenen Interesse beider der höchste Nutzeffekt desselben zu erwarten ist, so wollen wir sie Hand in Hand dem großen Ziele entgegen gehen lassen.

Wenden wir uns demzufolge zu denjenigen Reformen des Eisenbahnwesens, welche unsere vorhergegangene Darstellung neben den gebieterischen Anforderungen der Zeit, im Einklang der politischen und materiellen Constellation des Volkes und Staates —, wie den Fortschritten der Technik für einen günstigen Erfolg bedingt.

§. 12.

Von den Hauptgrundsätzen der Reformvorschläge des Verfassers.

Wir haben gesehen, wie weit die Versuche die Eisenbahnen einseitig durch den Staat oder Privatgesellschaften zu bauen, geführt haben, und welche Resultate erzielt worden sind, — wie hier dem Luxus, dort dem schleichenden Gifte der Spekulation der glückliche Effekt ihres Systems unterlag und nur der Zufall hier und da zu schwacher Hoffnung berechtigte. Wir sind nicht gewillt, dieser Einseitigkeit ein vertrauendes Wort der Reform zu reden, sondern gedenken vielmehr durch eine Verschmelzung beider Prinzipien ein neues System aufzustellen, in dem wir die Erreichung des Zieles hoffen.

Ohne uns auf die speciellen Modalitäten unseres Reformsystems einlassen zu können, erlauben wir uns nur die normalen Vorschläge desselben in folgenden Grundsätzen zu empfehlen, als

I. Grundsatz.

„Unter allen Umständen, welche die Projektirung und Ausführung einer Eisenbahn auch begleiten mögen, behalte der Staat das Recht der Executive sowohl während des Baues als des Betriebes.“ —

Die Motiven, welche uns für diesen Grundsatz bestimmen, wollen wir neben der genauen Formulirung der Hauptpunkte, welche derselbe einschließt, hier kurz erwähnen. Verstehen wir nemlich unter dieser Executive das grundsätzliche Recht des Staats, daß wenn sich irgend eine Privatgesellschaft dem Baue einer Eisenbahn zu unterziehen gedenkt, dieser im Namen der letzteren sowohl in objektiver als subjektiver Beziehung die Geschäfte des Unternehmens leitet und ausübt, so vindiciren wir dem Staate von diesem Gesichtspunkte betrachtet auch das Recht und die Befugniß,

1. der Bildung eines Direktoriums, welches aus 6 Mitgliedern bestehend, deren erstes mit dem Vorsitz und doppeltem Stimmrecht den Direktor abgibt; — einen Rechtsconsulenten, zwei Verwaltungsbeamten, einen Finanzmann und einen technischen Referenten in der Person des Oberingenieurs

so einschließt, daß die letzteren vier jeder mit einer Stimme durch absolute Stimmenmehrheit ihre Beschlüsse fassen.

Indem wir diese Combination eines Direktoriums proponiren, berücksichtigen wir eine Einfachheit des Geschäftsganges, welcher um so nothwendiger für den Eisenbahnbau ist, als derselbe keine Vielköpfigkeit mit Aktenstoßschmiererei und zeitraubender Verschleppung des büreaukratischen Hochtrabs verträgt; sondern welche nur bestimmte Beschlüsse verlangt, welche ohne Weitschweifigkeit den direktesten Weg ihrer handelnden Vollziehung finden. Dies ist aber nicht möglich, wenn wie bislang bei den Privatgesellschaften das Direktorium aus 24 bis 36 Mitgliedern des sogenannten Verwaltungsrathes besteht, wobei noch zu bemerken ist, daß diese Herren Verwaltungsräthe meistens ihre Wahl dadurch erhalten, daß sie am Sitz des Direktoriums wohnen und sich auf eine gewisse Anzahl Aktien stützt; somit oft nur der Geldsack an der Stelle des umsichtigen Kopfes sitzt. Wenn wir daher nicht begreifen, warum leider in diesem geheiligten Verwaltungstempel die einseitigsten und kurzsichtigsten Beschlüsse fallen, so ist es uns jetzt erklärlich, indem begreiflicherweise unter diesen Verhältnissen dem subjektiven Interesse des Einzelnen das objektive der Gesammtheit unterliegt. Dürfen wir daher selbstredend annehmen, daß nach der natürlichen Bestimmung des Staatsdieners kein Privatinteresse die Ausübung seiner Funktionen beherrschen soll, wozu ihn besonders sein Diensteid verpflichtet, so sehen wir in der Verwaltung eines Eisenbahnunternehmens durch sorgfältige Wahl von Staatsdienern nach dem wohlverstandenen Interesse des Einzelnen eine Bürgschaft sowohl für diesen, als die Gesammtheit; denn immer mag die Bahn einen Zweck haben, welchen sie will, wird der Staat in solchen Beziehungen zu ihr stehen, daß er durch die ihm zu Gebote stehenden zahlreichen Förderungsmittel einen wohlthätigen Einfluß auf ihren Erfolg zu üben vermag, welche die Gesellschaft als selbstverwaltende Korporation entbehrt. Wollen wir beispielsweise an die Erwerbung des Grund und Bodens erinnern und den Vollzug dieser Geschäfte der Gesellschaft selbst überlassen, so begegnen wir tausend ängstlichen Berechnungen, hundert kleinlichen Schwierigkeiten, fünfzig Verkehrtheiten u. dgl. m., während

immer ausgemacht bleiben wird, daß wenn ihr auch zehn Expropriationsgesetze zu Gebote stehen, doch nicht mit jener kurzen Bündigkeit das Ziel erreicht wird, welches der Staat vortheilhafter zu benutzen versteht.

2. des Engagements aller Beamten unter billiger Berücksichtigung der Prüfung und des Vorschlags der Techniker durch den Oberingenieur.

Ist es selbstverständlich, daß der Staat in Folge der Executive auch die Beamten anstellt und entläßt, so ist es jedoch doppelt wichtig, dem Staate Gelegenheit zu geben, den brauchbarsten Gliedern seiner Unterthanen eine ihren Kenntnissen und Fähigkeiten entsprecheude Existenz bieten zu können. Wollen wir nicht in Abrede stellen, daß auch die Privatgesellschaft den tüchtigen Mann zu finden weiß und ihn für ihr Interesse sucht, wie den Staat nicht davon freisprechen, daß er zuweilen durch irgend eine Protektion den Abkünftling sogenannter hoher Geburt an die Stelle des Würdideren niedriger Herkunft setzt, so läßt sich dennoch nicht verkennen, daß die Ueberschreitung dieser Grenze für den Staat schwieriger ist, als für die Privatgesellschaft, welche keinem Ministerium, keinem Landtage, keinem anderen Gesetze verantwortlich ist, als welches sie selbst einer blödsinnigen Menge gibt, um nach Belieben darin zu octroyiren. Den Beamten selbst betreffend, können wir im Allgemeinen endlich nicht läugnen, daß er in Folge des ihn schützenden Gesetzes eine selbstständigere Stellung einnimmt, wie durch die Strenge des Gesetzes gewarnt, gewiß weniger der Bestechung zugängig ist — ein Casus, welcher schwer beim Eisenbahnbau wiegt.

II. Grundsatz.

„Der Staat bewirke ferner auf dem Wege der Gesetzgebung sowohl die Aufstellung der leitenden Grundsätze für die Subscription und den Werth der Aktien, als auch der Zinsgarantien des Baukapitals, wie der Bau- und Betriebsverwaltung —, und betheilige sich selbst nach seinen Kräften bei der Aufbringung des Baukapitals.“

So vielseitig dieser Grundsatz in seinen Elementen ist, eben so vortheilhaft greift er in einer zweckentsprechenden Weise ausgeführt in den Totaleffect des Eisenbahnsystems und das Vertrauen

des Publikums. Reden wir zunächst den leitenden Grundsätzen der Subskription und des Werthes der Aktien ein Wort und verbinden hiermit die eigne Betheiligung des Staates, so empfinden wir gewiß auch das Vertrauen erweckende Gefühl, welches Jeden ergreifen wird, welcher in dem harmonischen Einklange des Zweckes und der Mittel, in denen sich Staat und Volk die befreundete Hand reichen, den versöhnenden Augenblick sieht, welcher durch vereinte Kraft stark macht, Gemüth und Geist nicht allein beruhigt, sondern auch jene moralische und physischen Atome des Selbstvertrauens erzeugt, welche zu energischen Thaten anfeuern und ein erfolgreiches Ziel versprechen. Nicht minder erquicklich als dieses Symptom wirkt aber auch das andere, welches wir in diesem Grundsatze rücksichtlich der Einzahlung der Aktienwerthe an die Staatskasse und die ihr coordinirten Rentämter finden. Wissen wir, daß der Aktienstand während der Bauzeit einer Eisenbahn fast gar keinen Realwerth hat, sondern durch eigne Kunstschrauben der Spekulation der Börsenmänner nur einen Nominalwerth, so haben wir einen doppelten Vortheil durch das Dazwischentreten des Staates, indem dieser eben so wenig Wechselgebühren fordert, als mit den Aktien das Spiel einer unsauberen Spekulation treibt, und endlich den Theilhabern des Unternehmens die sicherste Garantie vor Defraudation und sonstigen Fatas der Privatverwaltung bietet.

Die Bau- und Betriebsverwaltung betreffend wissen wir zwar keinen besonders erheblichen Vortheil für die Gesellschaft nachzuweisen, glauben aber in letzter Beziehung für den Staat selbst eine angenehme Stellung darin zu erkennen, daß er sich der Bahn ungenirter für gewisse Fälle der Staatspolitik bedienen kann.

III. Grundsatz.

„Die technische Ausführung des Baues dulde keine Privatunternehmer, sondern werde durch die vom Staate dazu berufenen Beamten selbstständig vermittelt.“ — Die Motiven, welche uns zu diesem Grundsatze bestimmen, sind sehr tiefgehender und doch leicht zu berechnender Natur. Indem wir ihm nun ein besonderes Kapitel widmen, wollen wir uns etwas genauer damit befreunden

und einige subjektiv-technische Bedingungen erörtern, welche unserem Grundsatze correspondiren. Begreiflicherweise ist

1. die Wahl der Person des Oberingenieures hier um so bedeutungsvoller, als es von ihm abhängen wird, ob die Resultate erzielt werden, welche diese Reform verbürgt. Es wird darauf ankommen, daß er ihre Consequenzen nicht allein erkennt, sondern auch den Muth und die Kraft hat, dieselben energisch durchzusetzen. Diesem entspricht nur selten der bejahrtere Mann, welcher auf seinen Lorbeeren der Vergangenheit ruhend und in den Erfolgen seines veralteten Systems befangen, nicht mehr jene Produktivkraft in sich trägt, welche ein neues System beleben soll.

Wir sind daher der bestimmten Ansicht, daß man die Funktionen eines Oberingenieurs einem jungen, thatkräftigen Mann von solidem Charakter übertrage, dessen kräftigem Pulsschlage sich noch ein kühner Gedanke seines lebensfrischen Geistes verbindet —, welcher noch nicht von der schwerfälligen Bequemlichkeit eines alten Körpers niedergezogen, die physische Kraft mit der Lebendigkeit des gesunden Menschenverstandes verbindet, um die Strapatzen der Allgegenwart zu ertragen, welche diese Reform fordert, — dessen Name, frei von dem Dünkel einer technischen Notabilität, Redlichkeit und Ehrlichkeit ziert, welcher von gutem Willen getrieben und praktischen Kenntnissen getragen sich nicht der besseren Ansicht seines Untergebenen mit Stolz verschließt, sondern mit seinen Sektionsingenieuren in vernünftiger Berathung das Beste des Unternehmens zu ergründen sucht; der ohne Ränkesucht Jedem gerecht ist und keinen andern Stolz kennt, als den eines glücklichen Erfolges seiner Arbeit und keine höhere Ehre beansprucht, als welche er sich selbst erwerbend in dem Danke des Vaterlandes, seiner Vorgesetzten und in der Anerkennung seiner Beamten empfängt! Wird man es gleich schwierig finden unter den Hunderten von jungen Eisenbahntechnikern diese Persönlichkeit herauszusuchen, so behaupten wir dennoch, daß man sie näherungsweise eher in jedem jungen Manne, als unter zehn Notabeln findet. Sind wir überhaupt der Ueberzeugung, daß die Zukunft der Eisenbahnen den Jüngern ihrer Technik angehört und früher oder später doch nur von ihnen Rettung zu erwarten hat,

so sprechen wirs auch aus, das viel Wissen zwar ein Privilegium des Alters — viel Können aber das der Jugend ist —.

Jetzt hätten wir nun noch ein Wort über die technische Bauverwaltung selbst zu sagen, welcher wir in einigen Hauptanhaltepunkten folgen wollen. Haben wir angenommen, daß die Sektionsingenieure die ihrer Aufsicht übertragenen Bahntheile selbstständig ausführen sollen, so kommen wir noch auf folgende Fragen zurück, nämlich

1. wer sollen diese Männer sein? — Im Drange der Noth hat man in früherer Zeit den Bergmann und Baumann neben dem Forstmann und Geometer gestellt, da es an disponibelen Kräften der ersteren fehlte. Zollen wir den kräftigen und frischen Söhnen Dianens, wie den Jüngern des Euklid und Pythagoras auch alle Achtung und gestehen ihnen zu, daß sie brauchbare Hilfsmittel für den eigentlichen Ingenieur sind, so befinden sie sich beim Eisenbahnbau jedoch nicht auf einem Felde, welches sie in allen seinen Consequenzen handhaben können. Ist die natürliche Funktion des Forstmannes die Pflege und Cultur des Waldes, wie die des Geometers die Vermessung des Feldes und die Entwirrung streitiger Grenzconflikte, wie sollen sie hier die praktischen Erfahrungen und die wissenschaftlichen Grundsätze der Eisenbahntechnik ausüben?

Sind es vorzungsweise bergmännische Elemente, welche in Verbindung mit den leitenden Construktionsgrundsätzen der Landstraßenbaukunde die Dämme und Brücken der Eisenbahnen aufführen, mit welchem Selbstvertrauen soll der Forstmann und Geometer an die Kostenanschläge eines ihren Blicken dunklen Erdreichs gehen?

Mit welchen widerstrebenden Gefühlen müssen sie vor einem Gebirgsrücken stehen, welcher das Auffahren eines Tunnels gebietet?

Welche Mittel wollen diese ehrenwerthen Männer anwenden um ein wasserreiches mit Triebsand geschwängertes Gebirge zu durchfahren?

Könnten wir noch eine Menge solcher Fragen an sie stellen, welche sie nicht zu beantworten im Stande sind, so ist wohl klar, daß sie

keine Eisenbahningenieure sein können, obgleich wir erlebt haben, daß ihnen nicht allein Tunnelbaue, sondern auch Bahnstrecken anvertraut worden sind. Wie sie jedoch mit geringen Ausnahmen unter günstigen Verhältnissen und von hochverständigeren Technikern unterstützt dies Vertrauen gerechtfertigt haben, davon wollen wir mit dem Bemerken schweigen, daß es der Gesellschaft Geld gekostet hat. —

Wollen wir endlich auch nicht behaupten, daß der Berg- und Baumann die vollkommensten Ingenieure seien, so scheint es uns doch klüger, unter zwei Uebeln das bessere zu wählen, anstatt sich dem schlimmsten hinzugeben, indem wir nicht verkennen können daß die Ingenieurwissenschaft eine Combination von wesentlich berg- und baumännischen Doktrinen ist und vorzugsweise in den Lehren der Mechanik, Mathematik, Berg- und Bautechnik besteht.

So lange wir also noch auf besonders creirten Ingenieurschulen gebildeter Eisenbahningenieure entbehren, wähle man für unsern Reformzweck den Berg- und Baumann zum Sektionsingenieur und übertrage ihm selbstständig auf seine eidlich erhärtete Verantwortlichkeit eine geeignete Baustrecke.

2. Indem wir hierbei nun vom Gesichtspunkte unseres ersten Grundsatzes ausgehen, betrachten wir den Sektionsingenieur wie jeden ihm untergeordneten Beamten für die Dauer seines Engagements, als Staatsdiener, welches wir nach Form und Gesetz um so nöthiger erachten, als dieselben hierin nur die autore Unverletzlichkeit finden können, welche sie im Umgange mit der arbeitenden Klasse der Menschheit und den oft seltensten Auswürfen der Schlechtigkeit derselben, stark in ihrem Wirken macht, und selbst vor ungesetzlichen Uebergriffen durch die strafende Nemesis warnt.

3. Einen Punkt hätten wir nun noch zu erörtern, welcher unsere besondere Aufmerksamkeit beansprucht. Er ist das Verdikt, welches man gegen die Eitelkeit, den Hochmuth und Unredlichkeit der Techniker schleudert. Bemühen wir uns es, wenn auch nicht auszurotten, doch in eine solide Bahn zu leiten, indem wir ihnen Gelegenheit geben, sich von einer besseren Seite zu zeigen.

Der Mensch ist von Natur eitel und sein Glück ist leider der unselige Mammon, welcher als teuflische Triebfeder alle seine Handlungen bestimmt. Wie gesagt geben wir ihr eine offene und solide Richtung, damit das gehässige und verderbliche Netz der geheimen Intrique vernichtet in den Staub sinkt und Schillers bitters Wort „das ist der Fluch der bösen That, daß sie fortzeugend Böses nur gebiert" für sie zur Lüge wird.

Demgemäß erlauben wir uns denn vorzuschlagen, daß nachdem die speciellen Kostenanschläge der Sektionen durch die betreffenden technischen Beamten im Einverständnisse mit dem Oberingenieure aufgestellt und revidirt sind, sowohl von diesen als jenen durch eigenhändige Unterschrift als höchstes Maaß des Baukapitals mit der Verpflichtung anerkannt worden, dieselben mit beziehungsweisen Verzicht auf eine zugesicherte 10 prozentige Renumeration *) der Ersparnisse des vollendeten Baues einzuhalten. Während man diesem Vorschlage jedoch den Einwurf machen könnte, daß die Sektionsbeamten auch im Einverständnisse mit dem Oberingenieure die Kostenanschläge bedeutend zu erhöhen vermöchten um einen desto reichlicheren Antheil von dem erübrigten Baukapitale zu ziehen, und eine schlechte Ausführung des Baues zu befürchten sei, knüpfen wir daran die Bedingungen, daß

a. der Wahl des Oberingenieurs überlassen bleibt, den Sektionsbeamten nach Belieben diese oder jene Bahnstrecke zuzutheilen,

b. nach Ermessen Versetzungen vorzunehmen, wodurch es den Beamten benommen bleibt, sich hier und da einen Vortheil zu machen, deren Verantwortung sein Nachfolger nicht ohne Reklamation übernehmen wird,

c. die Antheile sich nicht nach jeder einzelnen Sektion zu ihrem technischen Personale berechnen, sondern aus der Gesammtersparniß aller Sektionen die Spezialdividende entspringt, woraus sich gewiß ein gegenseitiges Ueberwachen darbietet.

---

*) Diese Renumeration ist hier nur beispielsweise, nicht als Norm zu berücksichtigen.

d. die Auszahlung der Tage- und Akkordlöhne auf Anweisung des Sektionsingenieurs entweder direkt oder indirekt durch ein Rentamt bewirkt wird, wodurch neben der Quittung der Empfänger und doppelter Buchführung des technischen Bureaus eine Controle entsteht, welche eine jede Unterschlagung unmöglich macht,

e. der Direktion wie der Regierung freisteht, jeder Zeit eine Revision vornehmen zu lassen,

f. wir doch auf die Heiligkeit eines Diensteides auch so lange noch etwas zu geben haben, als ihr Bruch folgenschwer für die ganze Lebenszeit eines Menschen werden kann,

g. wir den Oberingenieur von dieser Renumeration ausschließen und dem Direktorium anheimstellen, ihm nach vollendeter Arbeit und der erkannten Prüfung eine seiner Treue und Redlichkeit entsprechende Gratification zu bewilligen.

Was nun die Ausführung der Baue an und für sich betrifft, so würde deren Solidität nach der Prüfung dreier außer diesem Verbande stehender, anerkannt unpartheischer Techniker zu unterliegeu haben, um dem Reste des citirten Einwurfs zu begegnen.

Setzen wir aber voraus, daß der leitende Gedanke unseres Reformsystems in der Praxis richtig verstanden und in seinen Folgerungen ausgeführt wird, so glauben wir mit Recht sagen zu können, daß es für die staatlichen als gesellschaftlichen Beziehungen des Eisenbahnwesens von unberechenbar nützlichen Folgen ist. Da wir hier begreiflicherweise nur die Normen seiner Bestimmung geben konnten, ohne uns anzumaßen, daß wir es erschöpft hätten, indem wir die weiteren Modalitäten denjenigen überlassen, welche es zu benutzen beabsichtigen, so dürfen wir jedoch dreist behaupten, daß wir durch seine Anwendung nicht mehr die fürstlich-kostbaren Paläste von Bahnhöfen, — diese Zeichen des unverantwortlichsten Luxus und der Eitelkeit —, nicht mehr die in Quadern geschliffenen Brücken, Durchlässe und Tunnelfaçaden und was dergleichen Charlatanerien mehr sind, wovon das flüchtig vorüberfliegende Auge des Reisenden keinen Genuß,

die Bahnintraden keinen Gewinn und die Baugesellschaft, mag sie Private oder Staat sein — einen leeren Geldbeutel hat, sehen werden. Hier handelt es sich um den Zweck — nicht um die theueren Symbole moderner Schöngeisterei, und wo jener mit dem billigsten Kostenaufwande erreicht ist, findet diese ihre Grenze. Muß und soll es aber ein für allemal ein Phantom der Eitelkeit sein, nun so errichte man ihr auf dem Hauptbahnhofe in einer Säule einen Götzen, an welcher sich von Gips oder Eisen gegossen die Brustbilder aller ihrer Coryphäen befinden, indem cararischer Marmor wenigstens noch für unsterblichere Geister aufzubewahren ist —, oder man portraitire alle jene und hänge sie zur freundlichen Erinnerung an ihre guten Werke in den Sitzungssaal des Direktoriums, was unserer Ansicht nach bescheidener Würde entsprechender wäre.

IV. Grundsatz.

„Der Staat nehme durch seinen technischen Dirigenten besondere Rücksicht auf die Dimensionen der Bahngeleise der anschließenden Verkehrlinien der ihnen zu verbindenden Eisenbahnen.

Die Wichtigkeit dieses Grundsatzes ist bis auf die neueste Zeit fast ganz unberücksicht geblieben und die Dimensionen der Bahngeleise verschiedener Länder und Linien nur zu oft nach einem besonderen Prinzipe verwirklicht worden. Die Nachtheile, welche hieraus hervorgegangen sind, greifen tief in die Rentabilität jeder Bahn, indem sie in Folge dessen noch für viele Gegenstände unbrauchbar sind. Erwähnen wir nur, daß der Transport von solchen Gdgenständen, die eine öftere Umladung nicht vertragen, denselben dadurch entzogen bleibt und man sich lieber der gewöhnlichen Fuhrwerke bedient, so ist dieser Umstand gewichtig genug, um besser berücksichtigt zu werden, indem wir in jedem Verluste einer durch so grobe Rücksichtslosigkeit verloren gehende Bahnintrade einen verfehlten Zweck erkennen. Woher kommt es, daß man z. B. den Viehtransport noch nicht im Großen durch die Eisenbahnen bewirkt? Lediglich dadurch, daß diese Transportobjekte nur sehr ungern und mit großen Schwierigkeiten einen Umsatz dulden. Obgleich nun die Masse desselben mit großen Vortheilen verbunden

ist, bleibt es mindestens sonderbar, daß die Betriebsverwaltungen ihre heroische Suprematie noch nicht soweit bezwingen konnten, auch dem Ochsen, dem Pferde, dem Esel ꝛc. einen Gedanken zu leihen und es scheint fast, als wenn selbst diese Thiere vor jener Gedankenlosigkeit erschräcken.

Eben so ist es mit Glas-, Porzellan- und sonstigen zerbrechlichen Waaren, deren Transport sich ganz vorzüglich für die Eisenbahnen eignete, indem der ruhige Gang der Waggons sie weniger vor Stößen gefährdet, als ein gewöhnlicher Frachtwagen. Da aber die zerrissene Verbindung der Bahnlinien den Versendern keine Garantie durch einen ungestörten Transport bietet, bedienen sie sich begreiflicherweise lieber der alten Transportmittel, welche sie mehr sichern und verantwortlich für die unverletzte Lieferung sind. —

Wir können es nur beklagen, daß man den Nutzeffekt der Eisenbahnen noch nicht auf diese Höhe gebracht — aber schämen müssen sich ihre Verwaltungen um so gewisser, als sie sich noch nicht einmal zu der Höhe schwingen konnten, das ihrer Leitung anvertraute Werk so zu reguliren, daß jedem Produkte eine sichere, unversehrte und zur bestimmten Zeit zu bewirkende Lieferung geboten ist.

Um so mehr als aber die Ursachen auf größtentheils in der Verschiedenheit der anschließenden Bahngeleise beruhen, müssen wir darauf dringen, daß diesem Uebelstande zu Gunsten des Handelsverkehrs wie der Bahnintraden so abgeholfen wird, daß alle versendeten Güter ohne Transaktion direkt vom Orte ihrer Aufgabe bis zu dem ihres Absatzes bewirkt wird, welche Möglichkeit aber nur in einer Gleichheit der Bahngeleisdimensionen zu finden ist! —

Schließen wir hiermit die Hauptgrundsätze unseres Reformsystems, so bleibt uns nur noch eine allgemeine Betrachtung über die Stellung des Staates und der Privatgesellschaft unter sich und zu einander übrig. Wie in der Besprechung unserer Reformgrundsätze über die natürliche Verantwortlichkeit des Staates gegenüber der Privatgesellschaft selbstredend spricht, so ist auch begreiflich, daß diese Verpflichtungen gegen den Staat übernimmt, deren wesentlichster Charakter darin bestehen würde „die leitenden

Prinzipien jenem zu überlassen, um sie den ihrigen zweckdienlichst zu verbinden. Indem wir jedoch dem Staate eine so wichtige Stellung vindiciren, können wir uns in Bezug auf unsere deutschen Verhältnisse nicht untersagen noch Folgendes darüber zu bemerken."

Gehen wir nemlich bei den Motiven unseres Reformsystems von dem Gesichtspunkte der staatswirthschaftlichen Intelligenz aus, so bekennen wir leider, daß man in Deutschland diesen Standpunkt noch nicht allenthalben überholt hat, denn nur selten wird die Nützlichkeit und Empfehlungswürdigkeit eines Unternehmens durch den Staat, selbst wenn das gemeinsame Interesse der Staatsgesellschaft es gebieterisch fordert, anders beurtheilt und geschätzt, als nach seiner wahrscheinlichen Rentabilität, weßhalb wir uns in dieser Beziehung nur noch zu oft den Vorwurf unserer Kindheit machen lassen müssen. Können wir nun auch vom soliden Standpunkte der verantwortlichen Regierungen die praktische Bedeutsamkeit jener Vorfrage der Bahnintraden kaum verkennen, so sind wir andererseits jedoch der Ansicht, daß, sofern es sich um die Ausführung einer Eisenbahn handelt, jener Frage wohl eine vorwiegende — niemals aber die ausschließliche Entscheidung zugestanden werden darf, indem dadurch die Vortheile derselben mit der Zeit in Conflikt treten. Wollen wir den Staatswirth keineswegs über die Frage der Rentabilität hinwegspringen lassen, sondern ihm vielmehr die Aufgabe stellen, sie vor allen anderen zu erwägen und unter allen Umständen als eine wesentliche betrachten lassen, so könnten wir jedoch nicht billigen, wenn er ein derartiges Unternehmen fallen ließe, wenn es nach gewöhnlichen Begriffen nicht rentirte, d. h. weil die unmittelbar daraus fließenden Aufkünfte die aufzuwendenden Produktivdienste nicht deckten. Unsere Ansicht lauft vielmehr darauf hinaus, daß vom staatswirthschaftlichen Standpunkte zu fragen ist, „ob die Summe der in dem Unternehmen aufgehenden Produktivdienste hinter dem Gewinn erheblich zurückbleiben werden, welche der Staatsgesellschaft voraussichtlich aus demselben zufließen werden, weniger darum bekümmert, ob der erweisliche Nutzen direkt oder indirekt in den ursprünglichen Anlagefonds zurückfließe, oder sich

theilweise in den Interessen der Staatsgesellschaft verlaufe. Selbst diese Anschauungsweise kann aber in Rücksicht der Frage, ob ein Staatsunternehmen des Eisenbahnfaches den gemeinsamen Interessen dienlich sei, als eine unter Umständen beschränkte und engherzige angesehen werden, indem es eben sowohl dankbar, als wahr ist, daß weder die Aufkünfte einer Bahn, noch der augenblickliche Nutzen, welchen diese der Staatsgesellschaft gewährt, noch auch Beides zusammen genommen, die Zinsen des Anlage- und Betriebsfonds deckt, während demungeachtet der Staatswirth ihren Bau fordert. Die Beweggründe dieser Forderung werden sich dann in dem Falle consolidiren, wenn vielleicht eine Reihe belangreicher, bisher todter Quellen des Nationalreichthums erst durch jene Bahnanlage lebendig würden, um sie in den Organismus der Volksindustrie zu leiten, woraus erst das offenkundige Bedürfniß und die Rentabilität einer Bahn im engeren und weiteren Sinne erwüchse. Diesen Weg der feineren spekulativen Staatswirthschaft zu betreten, dem England und Nordamerika die großartigsten Erfolge zu verdanken hat, daran scheint unsere deutsche Staatswirthe ein gewisses eignes Mißtrauen abzuhalten, wenigstens scheinen sie hier der Unterlage einer verläßlichen Statistik und der darauf zu formulirenden und auszuführenden Calcüle zu entbehren, deren Mangel leicht dazu führt, wozu die diplomatischen Calcüle ohne genügende politische Grundlage und Combinationsgabe führen. Unter all diesen Umständen dürfte es unserem Reformsysteme vorbehalten sein, einen nützlichen Fortschritt zu begründen, denn die Möglichkeit, eine Bahnanlage auf Aktien zu Stande zu bringen, setzt mindestens die höchste Wahrscheinlichkeit der Rentabilität voraus, da sich Niemand gemüßigt finden wird, ein Kapital zur todten Hand anzulegen. Gesetzt aber, die Aktionäre hätten Grund auf einen unverhältnißmäßigen Gewinn künftiger Jahre zu spekuliren, so ist dennoch sicher zu erwarten, daß selbst, wenn von Seiten der Regierung eine gewisse bauliche Controle vorbehalten würde, die Anlage auf Kosten der Zweckmäßigkeit und Gefahrlosigkeit für den möglichst geringsten Preis hergestellt; die Fahr- und Frachtpreise, deren Normirung man der Regierung nicht überlassen würde, auf eine so unnatürliche Höhe geschroben

werden würden, daß nur wenig und nur für einen geringen Umfang volkswirthschaftlicher Zwecke von der fraglichen Bahn Gebrauch gemacht werden könnte. Da aber der wesentliche Zweck der Anlage der ist, müßige Quellen und Kräfte des Nationalreichthums in Thätigkeit und richtige Wechselwirkung zu bringen, wird dieser, wie leicht einzusehen, nicht erreicht werden, wenn die Privatgesellschaft eo ipso über ihr Unternehmen verfügt und, da von diesem die künftige Rentabilität der Bahn abhängig ist, so wird es nach längerer oder kürzerer Dauer ohne nennenswerthen Nutzen, vielleicht aber auch, nachdem der Vermögensruin mancher der Betheiligten herbeigeführt ist, entweder in sich selbst verfallen, oder der Staat wird genöthigt sein, sich desselben unter den ungünstigsten Umständen zu bemächtigen, um gleichsam von vorn anzufangen. Wollen wir nun keineswegs allgemein behaupten, daß da auch unter gewissen Voraussetzungen die Interessen der Staatsgesellschaft mit den Aktionären zusammenfallen, der Staat der allein selig machende Körper und Geist sei, so so glauben wir doch, daß, indem wir die Interessen beider in unserm Reformsysteme unzertrennlich verbinden, auch den Gewinn der Aktieninhaber mit dem Nutzen, welcher sich durch ihr Unternehmen in den Interessen des Publikums absetzt, nicht allein durch eine mittlere Dividende garantirt ist, sondern diese auch dafür geschützt sind, daß ihr Unternehmen nicht zu einer krankhaften Auflösung hingeschleppt und die Aufmerksamkeit des Auslandes vermieden wird, welches solche Gelegenheiten wahrnimmt, um durch billigere und bequemere Communikationen die dauernden Chancen der diesseitigen Handelswege zu untergraben.

Sollten endlich noch einige aristokratische Staatsmänner diese Verbindung des Staates mit der Privatgesellschaft für das erstere unwürdig anzusehen geneigt sein, so können wir diese Ansicht nicht theilen, indem wir alles das mit der Würde und sogar Pflicht des Staates verträglich halten, was seine Gesammtinteressen direkt oder indirekt fördert. —

---

§. 13.
Die Hauptprinzipien des amerikanischen Bausystems.

Im Verlaufe dieser Abhandlung erwähnten wir endlich verschiedene Male des amerikanischen Eisenbahnbausystems, dessen vornehmste Grundsätze wir jetzt im Anschluß an das im vorigen Paragraphen aufgestellte Reformsystem entwickeln wollen.

Was ist nun das amerikanische Eisenbahnbausystem, wird sehnsüchtig der geneigte Leser fragen? Die Antwort ist so einfach als die Sache, welche wir kurz so zusammenfassen könnten, daß sie frei von dem Hochmuthe der Theorie, des technischen Exclusivgeistes, dem falschen Ehrgeize der Personalautorität, der Originalitätssucht, der Anmaßung des durchlöcherten Schleiers des Geheimnisses, der übelverstandenen Sorge die zukünftigen Generationen in die Gegenwart einzuschließen — das System des gesunden Menschenverstandes ist, welches sich seine Prinzipien aus der Natur der menschlichen Verhältnisse nimmt, um sie Zeit, Ort und Raum anzumessen.

Versuchen wir, es in seinen Axiomen und Regeln zusammenzustellen, so dürfte sich dasselbe etwa wie folgt gestalten:

1. Vor allem trachte darnach, daß das Unternehmen bald möglichst nach seiner Vollendung voll rentirt, denn das ist der wahre Prüfstein seiner Nützlichkeit — das Ziel, nach dem zu steuern ist.
2. Eine Transportverbesserung, welche keine billigern Fahr- und Frachtpreise als die gewöhnlichen Fuhrwerke bietet und nicht rentirt, ist keine Verbesserung, sondern ein unzeitiger Luxus.
3. Betrifft das Unternehmen einen auf staatswirthschaftliche Zwecke und Nutzeffekte berechneten Bau, so berücksichtige soviel als thunlich zugleich die höchst möglichen industriellen und commerziellen Beziehungen, welche damit zweckdienlich verbunden werden können.
4. Nicht in der Zukunft, sondern in den nächsten Zwecken liegen die Mittel, welche diese ohne Ueberschätzung unter-

stützen, deshalb überlasse man soviel, als dem Hauptzwecke unbeschadet geschehen kann, der Zukunft, indem die Zeit, durch neue Erfindungen den Verkehr vergrößernd, von selbst die Schwierigkeiten überwindet, welche der Gegenwart entgegenstehen.

5. Suche selbst mit einer Unvollkommenheit der Anlage den Terrainschwierigkeiten aus dem Wege zu gehen, aber siehe möglichst vor, daß spätere Verbesserungen möglich sind.

6. Kostbare Mauer- und Erdarbeiten vermeide so lange, bis man absolut dazu genöthigt ist und der voraussichtliche Ertrag des Unternehmens dieselben rechtfertigt.

7. Erdarbeiten, deren Kosten Niemand im voraus zu berechnen vermag, suche statt mitten durch, in einer Umgehung der Hügel und Berge zu vermeiden; — fürchte die Steigungen und Serpentinen nicht, wenn sie von einem Berge von Geldaufwand abhalten und den Umständen angemessen den Zweck nicht verfehlen.

8. Die große Zukunft der Eisenbahnen liegt in der Hoffnung der Vervollkommnung der Fahrapparate, nicht in den vollkommensten, theueren Bahnen, welche meist Verlust, Stockung und Verderben bringen.

9. Je schneller der Bau vollzogen wird, desto weniger erhöhen sich die Zinsen des Baukapitals und indem man dem Publikum früher oder später die Vortheile des erleichterten Verkehres darbietet, hebt sich die Dividende der Bauherren.

10. Baue nach deinen jetzigen Mitteln und der Gestaltung des für die nächsten 15—20 Jahre zu berechnenden Verkehrs soviel Bahnen als du kannst; doch setze deine Kräfte nicht allein an die Hauptstränge, verschwende nicht Zeit und ungeheure Mittel auf sie und erschöpfe dich nicht zum Nachtheile der tributairen Routen.

11. Erhalte dem Hauptstrange, als dem Arme eines Landes die Hände und Finger des Systems durch Quer- und Seitenbahnen, Landstraßen und Kanäle, ohne welche jener ein unbrauchbarer Stumpf bleibt.

12. Keineswegs machen die Eisenbahnen die Landstraßen und Kanäle überflüssig, sondern sie unterstützen sich gegenseitig und machen den Verkehr belebter; deßhalb muß ein vernünftig angelegtes Eisenbahnsystem nicht allein die Mittel zur Bestreitung seiner eignen Anlagekosten, sondern auch die der Herstellung eines Kanalsystems wie der Instandhaltung und Vervollkommnung der Chauséen liefern, indem diese wie jene vereinzeltstehend, in sich verkümmern.

13. Baue keine Parallel- und Concurenzbahnen, sie richten dich und den Nebenbuhler zu Grunde.

Dies, die wesentlichsten Punkte des amerikanischen Eisenbahnsystems sind wichtig genug, um ihnen alle Beachtung auch in Deutschland zu zollen, wo man sich leider nur noch zu oft von seinen Grundsätzen fern hält, um sich gefallsüchtig den weisen Theorien statt der rauhen Praxis hinzugeben. Wir wissen nicht in wieweit wir dem Publikum einen Dienst mit seiner Aufstellung erweisen, doch glauben wir die Ueberzeugung haben zu dürfen, daß da wir seinen Schönheitssinn wie dem herrlichen Streben der Vollkommenheit keinen Abbruch thun wollen, wenigstens Anleitung dadurch geben, diesen Insignien des Zeitgeistes eine vortheilhafte Richtung anzubahnen, denn immer findet sich das beste Resultat in der letzten Tutte — dem Geldbeutel.

§. 14.

Kurze Rekapitulation des Vorhergehenden nebst einigen wechselseitigen Andeutungen, welche Staat und Volk einander schulden und dem System der Eisenbahn nützlich sein würden.

Bedurfte der Eisenbahnbau also fast eines Jahrhunderts um sich unter den verschiedensten Situationen der menschlichen Verirrung und Schwäche zu seinem wahren Werthe zu gestalten, — forderte er tausend Opfer jeglicher Natur, um sich im Kampfe mit den seltensten Reflexionen successiv von seinen Krankheiten zu befreien, so beweist uns die unerschütterliche Ausdauer und Zähigkeit, welche Staat und Volk unter den empfindlichsten Calamitäten seinem Systeme widmete, nichts desto weniger die hohe Wichtigkeit

seiner ausgedehntesten Anwendung und den gesunden Kern seines Nutzeffektes. Ist im Allgemeinen wohl anerkannt, daß die Eisenbahnen auf dem Continente bestimmt sind, ein den unabweisbaren Anforderungen der Zeit und des Verkehres entsprechendes Transportsystem zu schaffen, so dürfte dieser zu engbegrenzten Thatsache die weit wichtigere Ansicht folgen, daß sie neben der commerziellen und industriellen Frage eine andere bildet, an welche sie die höchsten Nationalinteressen knüpfen, indem sie nach der Ueberzeugung von Staats- und Volksmännern der jüngsten Zeit ein wichtiges Hebemittel für das gesammte Völkerleben sind, welches in seinen Wirkungen ein unberechenbares Förderungsäquivalent für die Belebung aller menschlichen Kräfte bildet, denen durch die Eisenbahnen ein neuer unabsehbarer Spielraum eröffnet wird.

Können wir endlich nicht leugnen, daß sie wie jede große Erfindung des menschlichen Geistes zu vielfachen Umgestaltungen bestehender Verhältnisse führen und Manchen hart berühren, so sind sie nichts desto weniger als kein nothwendiges Uebel zu betrachten, indem sie eben so sehr geeignet sind Wunden zu schlagen, als zu heilen.

Fassen wir den Werth der Eisenbahnen auf wie wir nun wollen, immer wird es sich darum handeln, ob wir uns ihre Nachtheile mit ihren Vortheilen, oder ihre Nachtheile ohne ihre Vortheile aneignen wollen.

Die Entscheidung dieser Alternative führt uns aber unwillkürlich auf die Untersuchung des Zweckes und der Mittel, welche die Anlage einer Eisenbahn bestimmen. Ist der Zweck einer Eisenbahn endlich eben so verschieden, als sich verschiedene Interessen des Staates und des Volkes daran knüpfen, so zerfallen auch die Mittel in die des Staates und der Privaten; wie sich in dem gemeinsamen Interesse beider das bedeutungsvolle oder bedeutungslose Resultat findet, welches durch Zusammenwirken oder Zersplitterung der erforderlichen Kräfte und beziehungsweisen Rücksichten erzielt werden kann. Das Interesse des Staates stellte sich nun bislang die Aufgabe, den Eisenbahnen die größtmöglichste, allgemeine Ausdehnung zu geben, damit alle Theile seines Landes an den Vortheilen desselben Theil nehmen könnten, und keiner da-

von ausgeschlossen bliebe. So löblich dieser Gesichtspunkt auch sein mochte und mag, wie kann ein Staat allen Consequenzen desselben entsprechen? Erkannte derselbe auch hier und da sehr richtig die Ausführung der Hauptbahnen, als die Pulsadern des Länderverkehrs auf Staatskosten, so will uns doch bedünken, daß derselbe darin einen großen Fehler beging und heute noch begeht, die Zweig- und Verbindungsbahnen an die Privatindustrie zu überlassen. Mag die Ursache auch in einer unüberschreitbaren Grenze des Staatsvermögens gefunden werden, auch diese Bahnkategorien noch herzurichten, deren Tendenz meist lokal ist, so können wir diesem Prinzipe der Staatswirthschaft doch nicht kein beschönigendes Wort reden, indem bei diesen die Handels- und Industrieverhältnisse entwickelter auch ihre Vortheile leichter und bestimmter zu übersehen, — bei den geringeren Längen die Kosten verhältnißmäßig unbedeutender und die Bahnintraden fließender sind; sich dem Staate also bei ihrer Ausführung der doppelte Vortheil bietet, hier die Mittel sicher zu gewinnen, welche die rein staatswirthschaftliche Natur nöthigen Bahnen fordern. Was ist nun erfolgt? Die Staaten, welche diesem Systeme huldigten haben sich für die Erweiterung des Eisenbahnnetzes erschöpft und die Privaten verschließen ihre Börsen demselben, indem sie keinen Vortheil erblicken und der Cours des Papiergeldes unzuverläßiger wird.

Unter diesen Conjunkturen schlagen wir daher den Mittelweg ein, welchen das besprochene Reformsystem darbietet und längst hätte betreten werden sollen, um die müssigen Quellen des Nationalreichthums zu öffnen und mit den fließenden der Volkswirthschaft zu verbinden.

Daß wir aber selbst mit diesem Systeme nicht fehlgehen, finden wir uns veranlaßt noch auf zwei Punkte aufmerksam zu machen, welche Deutschland besonders ergreifend betreffen. Wir meinen die Erörterung der Frage über den Zeitpunkt einer Eisenbahnanlage und die Grenzsperren.

Deutschland, das durch die Verschiedenheit seiner Staatsvertheilung, Institutionen, die staatspolitische und merkantile Stellung unter und zu einander mit seinen rigorösen Zollsystemen einen eignen Ländercomplex bildet, erschwert durch seine charakteristische

Zerrissenheit den Nutzeffect des Eisenbahnwesens in demselben Grade, als ihm diejenige Einheit fehlt, welche die vollständige Ausbeutung aller mit seinem Systeme verbundenen Vortheile bedingt.

Während alle Stände die Folgen des eigenthümlichen Staatsverbandes in politischer Beziehung schmerzlich empfinden, blicken in Bezug auf das Eisenbahnwesen schon seit Jahren die Kaufleute, Fabrikanten und sonstige Producenten jeder Art mit einem gewissen Neid nach England hinüber, wo ein geschlossenes Netz von Eisenbahnen, Kanälen und Landstraßen einen Jeden in Stand setzt, seine Erzeugnisse in wenig Stunden und zu jeder Zeit nach dem Orte des Verbrauchs oder zur Ausfuhr ins Ausland zu schaffen. Wenn der brittischen Handels- und Industriethätigkeit dadurch eine Leichtigkeit der Bewegung und Entwickelung verliehen wurde, welcher die aller dieser Vorzüge entbehrende deutsche Rührigkeit entmuthigt nachsteht, so ist erstere eine eben so natürliche Folge der prinzipiellen Vielseitigkeit der dargebotenen Mittel und des Ineinandergreifens des Verkehrs der Dampfschifffahrtverbindungen mit transatlandischen Ländern als des präcisen Beschlusses an die Continentaltransportäquivalente. *) Durfte das durch die ungeheuren Kosten, welche die Anlage der Hauptbahnlinien nach den namhaftesten Handelshäfen in Anspruch genommen haben, entmuthigte Deutschland sich der sicheren Hoffnung hingeben durch die deutsch-amerikanische Dampfschifffahrtsverbindung eine neue Aera des deutschen Handels erblühen zu sehen, — durfte es hoffen und in Folge seiner dargebrachten Opfer mit Recht erwarten, daß der Complex seiner Anlagen die geeigneten Mittel bieten würde, mit gleicher Schnelligkeit und Sicherheit wie in

*) Sollte mir hier der Vorwurf des Widerspruchs gemacht werden, indem sich die englischen Schienenwege fast ausschließlich in Privathänden befinden, so will ich hier gleich bevorwortet haben, daß England als ein homogener Handels- und Industriekörper im Gegensatz zu Deutschland das Interesse möglichster Ausdehnung von Handels- und Verkehrswegen eben so großen ja fast noch größeren Enthusiasmus in dem besitzenden Volke, als in der Regierung findet und da hier nur 2 Menschenklassen „Reiche und Arme“ leben — ersteren selbstverständlich daran liegen muß, den Erzeugnissen ihrer hier kaum gekannten großartigen Manufakturen auch Mittel und Wege zur Consumtion zu bieten.

England die Erzeugnisse seiner Industrie- und Gewerbthätigkeit dem Auslande, wie dessen Surrogate sich selbst zuzuführen, so hat es sich darin getäuscht, indem die Umladungen, Untersuchungen und sonstigen Hindernisse der verschiedenen Zollgrenzen dem Gütertransporte noch ein Hemmschuh sind, welcher dem deutschen Eisenbahnsysteme jede Verbesserung unnütz macht und die laute Klage hervorgerufen hat, daß es noch keine Lieferungszeit der Waaren gibt. Dieser Umstand, ist wichtig genug um die bezüglichen Staaten zu einer möglichst einhelligen Zolleinigung zu veranlassen und die den Verkehr außerordentlich erschwerenden Revisionen, wie das Unwesen der büreaukratischen Beamtenwelt der Zolladministration zu beseitigen.

Was hilft Deutschland die Eisenbahnverbindung zwischen Bremen, Hamburg, Leipzig, Dresden, Cöln, Magdeburg, Braunschweig, Hannover, Wien, Triest, Berlin, Breslau und den beiden Frankfurt, wenn diesen exorbitanten Hemmnissen keine genügende Abhilfe geschieht? — Bedient sich jetzt schon der Handels- und Kaufmann der alten Concurrenzmittel der Eisenbahnen, so dürfte bei dem Verbleiben eines frommen Wunsches der gedachten Zollreform die Zeit eine Weissagung des europäischen Geldfürsten erfüllen, daß sich die Eisenbahnen Deutschlands binnen 10 Jahren im Concurse befinden würden! —

In unmittelbarem Zusammenhange hiermit steht endlich die citirte Zeitfrage, indem uns die Folgen des Vorbesprochenen in der Gegenwart eben so nahe liegen, als sie uns eventualiter eine Zukunft verheißen, welche die Geschichte der Vergangenheit bewahrheitet! — denn wir finden fast in jedem verflossenen Jahrhundert die Straße des Welthandels in einer Richtung erhalten, wovon das Auffinden neuer Wege, der Wechsel des Uebergewichts der Handelsherrschaft, der Eröffnung neuer Handelsgebiete und Verbesserungen in der Art und Weise der Beförderung die Hauptursachen gewesen sind.

So sehen wir seit der Entdeckung des Seeweges um die Südspitze von Kleinasien die alte Handelsstraße der Karawanen nach Ostindien verlassen; — durch die Auffindung des Weges über die Landenge von Suez fängt auch diese an ihre Wichtigkeit

zu verlieren; wie endlich durch den projektirten Durchstich dieser, woraus eine Kanalverbindung des mittelländischen mit dem rothen Meere hervorginge auch jener Landweg seine Bedeutung verlieren wird. England hat seit einer Reihe von Jahren den Handel der Venetianer und Genuesen, welche den Hauptsitz des Handels- und Weltverkehrs beherrschten — später aber durch das Seeübergewicht der Spanier und Portugiesen an diese und von diesen an die Holländer überging, — an sich gezogen und mit der gefürchteten Macht seiner Marine behauptet. Ja selbst im neunzehnten ten Jahrhundert beherrscht England nicht allein noch die Meere, sondern theilweise auch den Continent, indem es jede Gewerbe- und Handelsthätigkeit mit ungleichen Opfern der Concurrenz und seiner handels-politischen Tractate zu erdrücken sucht. Erst seit dem Befreiungskriege der Nordamerikaner und der Erhebung Frankreichs unter Napoleon erlangte diese jene Unabhängigkeit, welche Englands politische Intrigue unterstützt von seinem Gelde unter der Maske der Unterstützung noch über Deutschlands Handelsmärkte ungeachtet des preußischen Zollvereins spinnt. Zu unserer Schande müssen wir es gestehen, daß während Amerika und Frankreich es verstanden haben, England einen nicht unbedeutenden Theil seiner Handelsherrschaft abzunehmen, Deutschland kaum den Muth gehabt hat, ihm einige nichtssagende Eingangszölle entgegenzustellen.

In der That fehlt dem deutschen Eisenbahnwesen noch jene systematisch technische und administrativ ineinandergreifende, geschlossene Organisation, welche Deutschlands Handelsplätzen und Häfen einen Verkehr sichert, um welchen das Ausland unter Hohn und Spott siegreich mit uns wetteifert.

Wenn jedoch Einigkeit und Gemeinsinn dazu nöthig ist, den Eisenbahnverkehr zu einer Nationalsache zu machen, deren Segnungen Deutschland wohl als eine Recompenz seiner geistigen und materiellen Anstrengungen zu fordern sich als berechtigt ansehen darf, so haben die bezüglichen Schuldner auch wohl Ursache auf Mittel einer entsprechenden Ausgleichung der Sonderinteressen, wie eine zweckmäßige Organisation des ganzen Systems nachzudenken, um es auf jenen nationalen Standpunkt zu bringen, welcher uns

den Gefahren überhebt, so die Verlegung der Handelswege oft nach sich zieht! —

So wären wir denn an dem Ziele angelangt, welchem wir diese Zeilen voranschickten, um ihm Gelegenheit zu geben, sich das Beste daraus auszuwählen.

Wir haben die Kindheit der Eisenbahnen mit ihren zwar an sich nicht schönen, aber indirekt das Schöne und Gute mächtig fördernden Wunderwerken unserer Zeit vorübergehend betrachtet; das Jünglingsalter derselben beginnt nach seinen illusorischen Träumen und schwärmerischen Fatiquen dem besonnenen Mannesalter zu weichen —; wir haben gesehen, wie der Staat andere Rücksicht zu nehmen hat, als die Privatgesellschaften, und erkannt, daß sie diesem mittelbar viel einbringt, wo dies bei letzterem nicht der Fall ist —, wie die Zahl und der Einfluß ihrer Gegner in der Erkenntniß schwindet, daß sie das beste Beförderungsmittel des materiellen Wohles der Völker werden können —, lassen wir uns nicht von dem Greisenalter mit dem Vorwurf überraschen, ihre Vortheile versäumt zu haben, denn die Völker werden sich immer näher rücken, befreunden und in ihren Gesammtinteressen mehr und mehr einigen — und so mögen die Eisenbahnnetze dann das Symbol der Einheit sein, welches noch für späte Jahrhunderte mit in den Staub der Erde geschriebener Runenschrift den Anfang einer neuen Aera des Friedens, der Ordnung und allgemeinen Wohlfahrt bezeichnet! —

§. 15.
Das Projekt der Main-Werra-Bahn.

In der Verfolgung des Endzwecks dieser Blätter, in denen wir uns über einige der vornehmsten Prinzipien des Eisenbahnbauwesens ausgesprochen und untersucht haben, welchen Erfolg es in seiner Anwendung hatte und berechtigt ist zu haben, fühlt ein großer Theil der Eisenbahninteressenten mit mir wohl auch den Wunsch, die dort gefundenen Resultate unserer kritischen Untersuchung an einem Beispiele von allgemeinem Interesse angewandt zu sehen. Indem ich mich nun dieser Forderung gern unterziehe, führe ich den geneigten Leser auf ein Feld, in dessen beschränktem Raume

sich jedoch mit unvergleichlicher Consequenz all die hohen Interessen conzentriren, welche das System der Eisenbahnen sowohl in nationalökonomischer, als sittlicher, politischer, socialer und industrieller Beziehung fast nirgends besser markirt. Fällt unsere Wahl nämlich auf das Projekt der Main-Werrabahn, so können wir uns nicht verargen, daß wir dasselbe als einen Patienten anzusehen haben, welcher durch die naturwidrigsten Diagnosen der sich zu seiner Heilung berufen fühlenden Pseudoärzte, wenn auch bis jetzt noch in dem Fiebertraum des Lebens erhalten, nichts desto weniger bei der Krisis angelangt ist, wo die Palliative nicht mehr ausreichen und selbst die gekrönten Heilkünstler bedenklich den Kopf schütteln! Das Schicksals eiserne Strenge hat diesem Projekt wirklich schon hart mitgespielt — manche Hoffnung liegt schon unter dem Nichts des fallenden Würfels begraben und immer von Neuem wirft die Nemesis ein frisches Treibreis der gesunden Lebenskraft auf den Kampfplatz der erschöpften Thatkraft. Es ist wahr, wenn ein geistreicher und unternehmender Mann des meining'schen Oberlandes, Herr Meyer zu Hildburghausen, sagt: „Die Main-Werrabahn kann nicht leben und sterben!" — aber es ist auch keine Lüge, wenn wir hinzufügen: „daß sie selbst sterbend in ihrer gesunden Idee auferstehen wird, um verjüngt den ihr gebührenden Platz unter dem Schutze eines glücklicheren Zeitgeistes in dem Blüthenkranze ihrer Schwestern einzunehmen!

Wie Alles seine Zeit hat, so wird und muß auch die Zeit kommen, wo nach dem ewigen Ringgang der Dinge die Main-Werrabahn ein lebendes Glied derjenigen Kette sein wird, welche als ein leuchtender Dämon unserer Zukunft, Geist und Körper verbindend, den Leidenschaften der Selbstsucht und des Partikularismus, dem Starrsinn und der Engherzigkeit des Einzelnen ein gewichtiges Halt gebietet um unter dem Fluche nationaler Zerrissenheit begraben sich in beglückend nationaler Größe und Macht unwiderstehlich zu erheben und dauernd zu befestigen.

Beschäftigt das in Rede stehende Bauprojekt schon über 12 Jahre Völkerstämme und Fürsten, Regierungen und Stände so, daß sich dasselbe in der wunderbar-eigenthümlichen Lage einer

Geschichte, ohne einen lebenden noch todten Gegenstand zu haben, befindet — so wollen wir das Eine über dem Anderen nicht vergessen, und zunächst bei der Geschichte der Main-Werrabahn ein wenig verweilen. —

Die Siechengeschichte der Main-Werrabahn datirt sich nämlich zuerst vom 3. November 1838, wo die königlich preußische Regierung ein Gesetz publizirte, welches für alle später zu erbauenden Eisenbahnen innerhalb ihrer Berechtigung gelten sollte und den ersten Vertrag über diese Bahn hervorrief, welcher am 20. Dezember 1841 Seitens der königlich preußischen, großherzoglich weimarischen, kurfürstlich-hessischen, herzoglich coburg- und meining'schen Regierung abgeschlossen wurde. Dieser Vertrag war jedoch erst möglich, nachdem der Direktor des bibliographischen Instituts, Herr Meyer zu Hildburghausen, seine zu Ende des Jahres 1837 veröffentlichten Plan einer „Hanseatisch-Süddeutschen Centraleisenbahn" suspendirte, in welchem die Bahnlinie zwischen Main und Werra ihren gebührenden Platz fand. —

Dieser durch seinen Unternehmungsgeist sowohl, als seine umfassende Intelligenz wohlbekannte und mit Recht als solcher geschätzte Mann ging hierbei von dem Gesichtspunkte aus, durch die direkteste, natürlichste und somit kürzeste Eisenbahnlinie die Nord- und Ostsee mit der Donau — Norddeutschland mit Süddeutschland — Lübeck, Hamburg, Bremen mit München, Wien und Triest zu verbinden, um Deutschland nicht allein all die unermeßlichen Vortheile ganz genießen zu lassen, zu welchem seine Centrallage im Herzen von Europa berechtigt, sondern es auch in Folge dessen zum Hauptagenten des Weltverkehrs zu erheben.

So hoch diese Aufgabe nun auch scheinen und der deutsche Kleinmuth davor erschrecken mochte, so war Herr Meyer nichts destoweniger nicht allein der rechte Mann in Rücksicht der nöthigen Intelligenz, um all die sich an diese Ideen knüpfenden Interessen zweckdienlich zu würdigen und in diese zurückzuführen, sondern er war auch der Charakter, welcher sich unbekümmert um die Scheelsucht, den Neid und die Autokratie der Herrgötter der Technik und Staatsweisen, wie um ein Prognostikon dieser, ähn-

lich wie das des Ritters v. Baader bei Gelegenheit der Constituirung der Fürth-Nürnberger Eisenbahngesellschaft, den Muth und die Resignation hatte, im Hinblick auf die veränderte Weltlage, die aus dem Eisenbahnwesen hervorgegangen ist, selbst dann über den Vorurtheilen der Orts- und Bezirksinteressen zu stehen und das System mit Consequenz durchzuführen, wenn man ihm die nationellen Interessen des gesammten Deutschlands zum Vorwurf machen würde!

Verkennen wir selbst heute die Schwierigkeiten nicht, welche der Ausführung dieser wahrhaft nationalen Idee hindernd im Wege standen und um sie zu besiegen mindestens das Vertrauen nicht allein gewiegter Intelligenzen, sondern auch die Verfügung über bedeutende Geldsummen bedingte, so ging der Schöpfer dieser Idee jedoch um so glücklicher mit seinem Plane vorwärts, als es derselbe verstand, dem im Rede stehenden Projekte jenen leitenden Gedanken zu substituiren, durch den Belgiens Eisenbahnsystem nicht allein groß und beneidenswerth, sondern auch praktisch, natürlich und zu seiner Zeit einzig auf dem Continente hervortritt; den Gedanken, welcher, indem er alle seine Interessen mit logischer Consequenzweise und wohlthätig verbindet, sich zugleich in unumschränkter Herrschaft über und in dieselben reflektirt.

Entbehrten die damaligen gleich noch vielen der heutigen Bahnunternehmungen bei ihrem Beginne noch einer der Natur der Verhältnisse entsprechenden großartigen, einer vorwiegend deutschen Berücksichtigung der Nationalinteressen, in Folge dessen die verschiedenen und doch analogen Kräfte vereinzelt wirkten, um theils gewissen Lokalitäten, Distrikten und Landestheilen besonderen Nutzen zu gewähren — theils das Motiv der Agiotage mehr als die richtige Würdigung der merkantilen und gewerblichen Beweggründe leitete, so kann es uns nicht wundern, wenn zu jedes redlich denkenden Mannes lebhaftem Bedauern die so nothwendige Einheit in einer von niedriger, einseitiger und egoistischer Gewinnsucht zeugenden Vielheit zerrann!

Die Zeit des Meyer'schen Projektes der Hanseatisch-Süd-

deutschen Centraleisenbahn liegt leider schon eine schöne Reihe von Jahren hinter uns, nichts desto weniger aber fühlen wir uns zu ihr hingezogen — mit der Idee fortgerissen, daß Deutschland aus einer Eisenbahnverbindung in diametrischer Richtung zwischen Ost und West, Nord als Süd größere Schätze erwachsen müssen, als die Minen Californiens dem Herzen Europas zuzuführen vermögen.

Die Art und Weise des Beweises nicht allein dieser Möglichkeit, sondern der fast bis zur Evidenz zu erweisenden Wahrscheinlichkeit sparen wir dem Augenblicke auf, wo wir es nochmals versuchen werden, die Verhältnisse dieser Verbindung weiter zu untersuchen und unsere Ansichten mit ihren Resultaten in bestimmten Formen dem Wesen unserer Gegenwart anzupassen.

Kommen wir nun zunächst wieder auf die Geschichte der Main-Werra-Bahn zurück, so müssen wir nochmals bei dem Meyerschen Centraleisenbahnprojekte anknüpfen, indem wir der Opfer nicht ungedacht lassen können, die dieser kühne Denker seinem Projekte brachte. In der That war Herr Meyer mit seiner Idee nicht glücklicher, als Friedrich List mit der Summe seiner praktischen Erfahrungen im Gebiete der Staatswirthschaft, indem dieser, als er vor das Publikum seines Vaterlandes trat, von den laienhaften Celebritäten der am grünen Tische sitzenden sogenannten Staatswirthe verfolgt, fast sein Vaterland und jener einen Theil seines Vermögens verlor. —

§. 16.

Natürlich mußte es sich bei einem so großartigen Unternehmen auch um die Beschaffung einer Geldsumme handeln, welche einer Länge von 120 deutschen Meilen entsprach. Obwohl nun die Conjunkturen, welche die damalige Aktienschwindelei in ihrem Gefolge hatte, keineswegs die günstigsten Chancen darbot, so bewirkten die klar und bündig dargelegten Verhältnisse doch, daß sich in- und ausländische Kapitalisten bei der öffentlich veranstalteten Zeichnung einer Bausektion so zahlreich betheiligten, daß viele Millionen angetragener Gelder nicht mehr angenommen

werden konnten. Noch einmal sah man eine Erscheinung, welche an jenes blinde Vertrauen erinnerte, das in längst verflossener Zeit fast jedes Eisenbahnunternehmen genoß.

Das ganze Werk der Centraleisenbahn, welche mit ihren Verzweigungen 120 Meilen Länge durchlief, sollte aus einem doppelten Geleis von à 7 Fuß Breitendimension bestehen und in 40 Sektionen getheilt, bei einem allgemeinen Bauangriffe in drei Jahren vollführt sein. Wenn dieser zur Zeit kühnste Gedanke eines Deutschen die allgemeine Sensation seiner Zeitgenossen erregte, so befremdet uns auch wohl der eitle Neid, die Scheelsucht und der Paroxismus nicht, mit deren schmutzigen Waffen man versuchte, das unwiderlegbar Großartige und Nationale ganz dem Charakter der deutschen National-Zwietracht entsprechend in das Weichbild seiner Zerrissenheit zu bannen. Abgesehen davon, daß Herr Meyer auch noch, wenigstens den Zweck eines diesem verschwesterten Unternehmens „einer deutschen Schienenfabrik“ durch sein Etablissement bei Neuhaus, verlor, beklagen wir neben einer neuen Schmach des Vaterlandes das Entschwinden all der unberechenbaren Vortheile, welche demselben durch das Verbleiben des großen Entwurfes der Centraleisenbahn beim Projekte und der Zertrümmerung desselben in die Partikularinteressen entgangen sind; denn sind wir auch weit entfernt davon, einen fürstlichen Leichnam noch im Grabe mit der Wahrheit beleidigen zu wollen, so bleibt diese doch ewig zu Recht bestehend, indem an dem Starrsinn des Einzelnen und der Engherzigkeit von dessen Regierung, die das ganze Unternehmen unter seine spezielle Controle zu ziehen trachtete und dessen Tendenz nachtheilig zu verändern drohte, der große Entwurf verloren ging! — Hr. Meyer, von der Unbezwinglichkeit dieser Hindernisse endlich überzeugt, bequemte sich dann mit der Resignation eines Mannes, welcher mit redlichem Ernste das Große gewollt, zu dem Selbstmord des eignen Werks, indem er den Capitalisten-Verein auflöste, der sich zur Ausführung seiner Idee mit ihm verbunden hatte, nachdem er die bereits erhobenen ersten Einzahlungen nicht allein vollständig, d. h. mit Zinsen, zurückzahlte, sondern auch all die mit

dem Unternehmen verbundenen, bedeutenden Kosten ohne irgend einen Ersatz, den er auch nie angesprochen, allein trug.

Wie empfindlich sich die Mißhandlung jener Idee bereits bis auf unsere Gegenwart sowohl in subjektiver, als objektiver Beziehung gerächt hat, bedarf für den, welcher mit Aufmerksamkeit die Geschicke der Eisenbahnen im sogenannten deutschen Vaterlande beobachtet hat, wohl keines anderweiten Commentars, als daß indem sich das große, naturgemäße und lebensfähige System der vorwiegend nationalen Rücksichten und Interessen in die der Lokal-, Bezirks- und schlüpfrigen Spekulationsrücksichten und Berechnungen verloren — mit wenigen Ausnahmen von keinem anderen System die Rede sein kann, als dem des kleinlich partikularen, naturwidrigen und lebensunfähigen; denn blicken wir nur immer irgend wohin und schließen unsere Augen nicht vor dem mit schönen Phrasen übertünchten, modernen Zuschnitt der Sonderinteressenten, so dringt sich uns die unläugbare Ueberzeugung auf, daß selbst das wohlangelegte und verstandene Eisenbahnsystemchen eines Einzelstaats in eben so vielen Punkten seinen Nutzeffekt, seine nationale, ja, überhaupt universelle Bedeutung verliert, als es sich wie der Seidenwurm in seinem Cocon nur in den Grenzen seines protegirten Landes bewegt und verpuppt.

Wie das noch in den Windeln gefangene Kind weinend nach der Mutterbrust dürstet, so lechzen viele isolirt stehenden Bahntheile der deutschen Einzelstaaten nach der Muttermilch nationaler Einheit, denn in mehr als zweckdienlichen Fällen begegnen wir mit der Grenze eines Landes auch dem Ende einer Bahn, an dem sich die bedeutungsvollsten Fragezeichen aufthürmen. —

§. 17.

Nach der Suspension des Projektes der Hanseatisch-Süddeutschen Centraleisenbahn, trat dann im Frühjahr 1840 eine neue Bahncombination auf, die abermals durch Meyer angeregt, von der diesem ausschließlich gegebenen Bauconcession der betheiligten thüringischen Staaten getragen wurde. Der leitende Gedanke dieser Combination ging nemlich darauf hinaus in

zwei sich kreuzenden Hauptsträngen, der einen Bahnlinie in ost-westlicher Richtung von Leipzig über Altenburg, Saalfeld und Coburg die Richtung auf Würzburg und Heidelberg zu geben, um sich von da dem oberrheinischen Bahnsysteme anschließen zu lassen; — die andere sollte aus einem Süd-Nordstrange bestehen und die Fortsetzung der Augsburg-Nürnberg-Bamberger Bahn über Coburg durch das Werrathal, Hildburghausen, Meiningen, Eisenach bilden. Die letztere Linie, welche nun vorzugsweise das Projekt der Main-Werrabahn einschließt, sollte dann nördlich in der Richtung auf Bremen und Hamburg, östlich aber über Gotha, Erfurt, Weimar nach Halle anschließen, um zugleich die westliche Troçe gegen Frankfurt und den Mittelrhein hin zu geben. Meyer, welcher mehrere Bankhäuser ersten Ranges für die Realisirung seines Planes durch Sicherstellung des Baukapitals gewonnen hatte, sollte jedoch abermals in der Verfolgung des sich gesteckten Zieles gestört werden, indem es die betreffenden Gouvernements auf den Vorschlag des Herzogs von Coburg für angemessener fanden, für den Eisenbahnbau innerhalb ihrer Staaten selbst zum Verein zusammen zu treten *).

In Folge dieser Wendung der Dinge traten nun am 1. August 1840 Abgeordnete von Weimar, Meiningen und Coburg in Meiningen zusammen und schlossen im Namen der drei herzoglich-sächsischen Regierungen einen Vertrag, dessen Hauptendenz die war, die Bedingungen des die Anlegung von Eisenbahnen betreffenden, gemeinschaftlichen Handelns auszusprechen. In Verbindung hiermit stand dann weiter der proponirte Anschluß an die projektirte Halle-Rhein und die Leipzig-Hof-Nürnberger Bahn, nebst der Vertretung des Vereins nach Außen in der Hand einer einzigen der drei Regierungen; welche Initiative zunächst an das Coburgsche Gouvernement überging.

Mit diesem Akte schloß das Meyersche Projekt und begann die traurige Episode derjenigen Illusionen, welche die darauf folgende Zeit hinlänglich gerichtet hat.

---

*) Siehe Meyers Conversations-Lexikon Band 8, Seite 200. Thüring'scher Eisenbahnverein.

Kommen wir jetzt auf den Vertrag vom 20. December 1841 mit dem der thüringsche Eisenbahnverein seine Geschäftsthätigkeit eröffnete, zurück, so folgten diesem eine ganze Reihe jener Verträge, welche nichts mehr und weniger als ein Zeugniß von der Rath- und Thatlosigkeit geben, in welcher sich die respectiven Regierungen durch ihre unüberlegte Handlung der Rührigkeit des Meyerschen Planes gegenüber verlassen sahen. Zu spät! — dieses furchtbare Wort war durch kein Kanzleiserenade mehr zur Besinnung zu bringen, obwohl man wiederholt am 19. April 1844 zwischen Preußen, Weimar und Coburg und den 16. September 1847 zu Hildburghausen nochmals einen vorletzten Versuch machte, durch Beseitigung der zwischen Meiningen und Coburg schwebenden Lokalberührungsfrage von Eisfeld und Rodach das Wrack des gescheiterten Schiffes zu retten! Eitle Berathungen, durch deren Erfolg man so tief gedemüthigt blieb, daß von nun an auch der Rest des noch bisher mühsam erhaltenen Selbstvertrauens scheiterte.

Wenn nichts bitter ist, so ist es gewiß eine Resignation, welche man in Folge eitler Selbstüberschätzung und muthwilliger Herausforderung erleidet; — um so bitterer, als mit ihn nicht allein ein materielles Vermögen, sondern auch eine moralische Niederlage verknüpft und dokumentirt ist, welche eine Regierung um jeden Preis vermeiden sollte, der es noch mit einigem Ernst um die Erhaltung ihrer Würde, als moralische Potenz des Staates, zu thun ist. In der That läßt sich aus dieser kurzen Geschichte der Main-Werrabahn die andere Moral leicht finden, daß es gewisse Staatencategorien giebt, welche nur durch ihren moralischen Einfluß wirksam auf dem Felde der Eisenbahntechnik zu operiren vermögen; hierin aber keineswegs die Berechtigung suchen sollten, sich die materiellen Consequenzen desselben à tout prix anzueignen, da die Diplomatie Verträge schließen, aber keine Eisenbahnen bauen kann!

§. 18.

Mit der vorliegenden Skizze aus der Geschichte der Main-Werrabahn würden wir nun die generellen Fakta angedeutet haben,

welche bezeichnend für ihre Entwickelung ist. Unser summarisches Urtheil liegt, soweit es die Grenzen der Möglichkeit gestatten, in freimüthiger Aeußerung der Einsicht des Publikums vor und es bliebe uns bis zur ferneren Gestaltung der Dinge noch übrig in der Erörterung einiger Specialien den redlichen Bemühungen der Einzelnen Gerechtigkeit wiederfahren zu lassen.

Begreifen wir hierunter die Handlungen, welche das meining'sche Gouvernement mit einem Kostenaufwande von 50000 fl. rheinisch veranlaßte, um dem Unternehmen den seinen Kräften entsprechendsten Vorschub zu leisten und neben anderen vorzugsweise in einer technischen Untersuchung des Terrains durch den Oberingenieur Pikell, damals bei der Cöln-Mindener Verbindungsbahn beschäftigt, bestand, so können wir nicht verkennen, daß die Regierung Sr. Hoheit des Herzogs von Meinigen allen Ernstes daran dachte, einer Verkehrslinie Opfer zu bringen, die ihre Bedeutung vollkommen rechtfertigt. Obwohl nun diese Pikelsche Linie, wegen ihrer fabelhaft technischen Mängel, auf die wir später zurückkommen werden, in keinem Verhältniß zu ihrem absoluten Werthe steht, so kann hierunter das Verdienst von Männern nicht leiden, welche mit Edelsinn das Gute gewollt und auch nach bestem Wissen versucht haben, es zur Reife zu bringen. Gebührt vor Allen Sr. Hoheit dem Herzoge Bernhard von Meiningen selbst die Anerkennung, wo nur irgend möglich in die Idee des Projektes der Main-Werrabahn mit aller Energie des in dem Umfange seiner Befugniß erstreckten Willens fördernd eingegriffen und sogar manches Recht schwinden gelassen zu haben, welches der Natur der Bahnlage entsprechend dem herzoglichen Gouvernement billigerweise zugehört hätte, so dürfen wir auch die Namen derjenigen Räthe Sr. Hoheit nicht fehlen lassen, die wie unter Anderen besonders von den Herren v. Fischern, v. Werthern, v. Krafft, v. Wechmar und Hellmann zu bemerken ist, den Willen Jenes thätlich unterstützten.

Mit dem Jahre 1847 sprachen endlich die Zeitverhältnisse auch ein gewichtiges Wort über das Mißlingen des mehrgedachten Projektes mit; denn wer erinnert sich nicht der namhaften Fallisements, die im Herbste 1847 fast ganz Europa erschütterten? —

und wer kann es läugnen, daß dergleichen als eine Folge der blinden Speculationswuth und des Eisenbahnaktien-Schwindels die nachtheiligsten Folgen für das Vertrauen zu allen Eisenbahnunternehmungen haben mußte?! —

Mit der Hinweisung auf jene tragischen Ereignisse können wir uns dann auch nicht verhehlen, daß da selbst eines allgemein anerkannt biederen Fürsten Bemühungen, in England Kapitalisten für die Liquidirung des Baufonds zur Main-Werrabahn zu engagiren, erfolglos blieben, von einer derartigen Operation zu gleichem Zwecke durch Partialaktien ferner kaum die Rede sein konnte; wie dann seit jener Zeit auch kein ähnlicher Versuch wieder gemacht worden zu sein scheint.

Bestimmter noch und intensiver, als die Börsenrevolution von 1847 mußten ferner die denkwürdigen Tage des Frühlings 1848 auf jedes Unternehmen wirken, das in Folge seiner technisch-spekulativen Natur, wie Eisenbahnen sind, ein ungewöhnliches Kapital behufs seiner Ausführung bedingt. Und würden wir nicht selbst vorziehen, lieber unser mobiles Kapital mit geringeren Zinsen in ein Asyl der Sicherheit auswandern oder ganz ruhen zu lassen, als einer Bewegung Preis zu geben, deren hochfluthende Wogen von den unzielsetzlichsten und feindseligsten Leidenschaften des Partheikampfes aufgeregt, selbst das intellektuelle Eigenthumsrecht zweifelhaft erscheinen lassen kann?

Mag an den Patriotismus der prinzipiellen Wohlfahrt der Nation appelliren, wer da will, — mag auch hier und da dem Philosophem der moralischen Macht eines politischen Prinzips ein Aequivalent der Selbstsucht zum Opfer gebracht werden, da wo es sich endlich um die materiellen Opfer handelt, hört die dichterische Illusion und die Poesie der Parzen auf, der Boden bricht und in der Endlosigkeit des sich entwickelnden Knäuels starrt uns die Prosa der bittersten Armuth an!

Unleugbar steht fest, daß jener deutsch-politische Traum der einheitlichen Größe und Macht unseres im Fluche seiner Zerrissenheit und Zwietracht gleich einer Mondsüchtigen am Abgrunde des Verderbens wandelnden Vaterlandes unendlich tiefer in das materielle, als politische Leben seiner Völkerstämme eingegriffen

und eine Verheerung in demselben angerichtet hat, deren Folgen noch gar nicht zu übersehen sind. Der Zweck dieser Schrift kann keine Untersuchung und Kritik dieser politischen Experimente sein, unzertrennbar mit ihnen verbunden ist aber der absolut- und relativ-moralische Erfolg, mit dem ihre Schlag auf Schlag folgende Entwickelung das gewerbliche und sociale Leben in seinen materiellen Consequenzen erschüttert und lähmt. Liegt es uns zu fern, all die Rückwirkungen dieser Consequenzen aufzuzählen, welche der Prinzipienkampf von 1848 in allen Schichten der Staatsgesellschaft äußert und dessen Folgenschwere erst in der Mitte ihrer vollständigen Ausbildung begriffen ist, so können wir uns doch des Urtheils nicht enthalten, daß partheilose Verarmung aller Partheien wohl der fast einzige nationale Sieg ist, dessen Trophäen der Schweiß und das Blut aller Stände tränkt.

Wahrlich, jeder Mensch von Natur ein freies Wesen liebt die Freiheit, als den Preis seiner hohen Bestimmung, wo sie aber mit solchen Opfern erkauft wird, muß sie zur Folter werden; denn Freiheit ohne die Mittel sie zu genießen ist mehr als Sclaverei und Freiheit ohne den Schutz naturgerechter Gesetze ist nichts weniger als diese — eine zügellose, feile Dirne, welche sich an den Pestbeulen ihrer Lüsternheit verzehrt!

§. 19.

Suchen wir uns endlich dem Labyrinth der moralischen Ohnmacht unseres jüngsten Zeitalters mit den wenig schmeichelhaften Erinnerungen der systematischen Hohlheit unseres gesammten Staats- und Völkerlebens zu entwinden, um auf die ursprüngliche Tendenz dieser Blätter zurückzukommen, so finden wir den Faden der Entwickelungsgeschichte des Main-Werrabahnprojekts in 1849 zwar wieder, aber leider immer noch nicht von der unendlichen Reihe jener perenirenden Illusionen abgerissen, welche bezeichnend für den Thüringischen Eisenbahnverein und seine Glieder geworden sind.

Und fragen wir, was derselbe nach acht langen Jahren seines geheimen und offiziellen Wirkens endlich erzielt hat, — welch Kleinod aus den schmerzlichen Geburtswehen seiner reichen Er-

fahrungen geboren worden ist? —, so können wir wahrlich nicht sagen, ein gesundes, lebenskräftiges Kind einer vielverheißenden Zukunft — ein Produkt der logischen Anschauung der natürlichen Verhältnisse, sondern nichts als ein verjüngt-illusorischer Phantom der Selbstsucht mit dem sicheren Tod auf der Zuge!

Wenn der Ertrinkende mit dem Tode ringend seine Rettung noch im Ergreifen eines Strohhalms versucht, so erregt der hilflose Anblick der höchsten Verzweiflung unser gerechtes Mitleid; — wenn aber eine Assoziation wie der thüringische Eisenbahnverein sein Heil bei der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn sucht, so sind wir wahrlich in ernstem Zweifel, ob wir die moralische Niederlage jenes oder den Muth der Verzweiflung dieser mehr bewundern oder bedauern sollen!

Verkennen wir die unendliche Wichtigkeit der gegenseitig beobachteten Schritte keinen Augenblick als die Lebensfrage beider Objekte, so begreift der einfache Menschenverstand aber kaum, was es heißen soll und kann, ein Eisenbahnprojekt zur Disposition einer Gesellschaft stellen, deren eignes Werk 65% unter Pari stehend selbst um Leben und Sterben kämpft? — Behalten wir die gründlichere Untersuchung und Feststellung der Motiven dieser Phantosmagorie einem späteren Paragraphen vor, so bemerken wir vorläufig nur, daß die vielseitigen Interessen der höchsten Wichtigkeit, welche sich naturgemäß an das Projekt der Main-Werrabahn schließen und seine Ausführung als eine gebieterische Nothwendigkeit fordern, jedenfalls eine tiefere und bessere Würdigung Seitens des Thüringischen Eisenbahnvereins verdient hätten, als wir in der Niederlegung seiner Initiative in die Hände der F.-W.-Nordbahn zu erblicken und gerechtfertigt zu sehen vermögen. Wahrlich, mit einer bitterern Ironie konnte der Thüringische Eisenbahnverein die Oktroyirung des Meyerschen Eisenbahnprojektes nicht besiegeln, — mit einer eclatanteren Schmach es nicht aufgeben, als er 1849 im Gegensatz zu seiner Berufserklärung von 1840 gethan hat.

Nichts desto weniger bleibt die Ausführung der ferngesunden Idee des Main-Werrabahnprojekts eine heilige Aufgabe der Nation, deren Eigenthum sie geworden ist, nachdem es die sächsischen

Herzogthümer eben sowenig verstanden haben sich ihrer vollständig zu bemächtigen, als ihm die nachdrücklichste Bevorwortung ihrer Gouvernements angedeihen zu lassen.

Der Standpunkt, welchen das Projekt sowohl in den Grenzen seines engeren, als weiteren Vaterlands und über diese hinaus nimmt, ist unstreitig ein so gewichtiger und bestimmter, daß wir es nicht beanstanden, denselben mit den Verhältnissen Deutschlands zum Weltverkehr in Beziehung zu bringen und seine weitere Bestimmung daraus zu ermessen.

§. 20.

Zu diesem Zweck wird der geneigte Leser verzeihen, wenn wir uns auf kurze Zeit aus der Prosa der Gegenwart in die Poesie des grauen Alterthums versteigen, um von dort aus die Wege zu verfolgen, auf denen die Cultur den Handel und die Civilisation bewegte. Da diese Skizze nun eine kurze, fragmentarische sein kann, so ist wohl kaum nöthig zu bemerken, daß die Völker des Alterthums nur die eine Hälfte der Erde kannten, welche Europa, Asien und Afrika bis zum Aequator bildeten. Das mittelländische Meer mit den ihm zugehörigen Wasserbecken des Pontus Exinus ꝛc. gleichsam das gemeinschaftliche Herz der drei Continente, trug nicht allein die Handels- und Kriegsschiffe der Erde, sondern bespülte auch die Hauptsitze des damaligen Weltverkehrs Sydon, Tyrus, Syrakus, Athen, Corinth, Karthago ꝛc., deren meisteivilisite Nationen die west- und nordwärts wandernde Kultur ins Innere von Europa verpflanzten. Bei der beschränkten Summe des Wissens jener Küstenbewohner blieb diesen die unermeßliche Wasserfläche des Ozeans um so begreiflicher eine Wüste ohne Pfad und voller Gefahren, als ihnen im Compaß noch das Instrument fehlte, welches einen Columbus zur Entdeckung Amerikas führte. Nichts ist aber auch natürlicher, als daß während sich der Seehandel jener Zeit nur an den Küsten des mittelländischen Meeres, der Landhandel durch die Thäler des Indus, Euphrat, Tigris und Nils, — durch die Päſſe der Gebirge zu den west-asiatischen Küstenmärkten und die Pfade der Wüsten und Oasenketten bewegte. Der Hauptantheil an diesem Verkehr

der Karawanenstraßen fiel auf Asien, als dem dichtbevölkertsten und allerältesten Welttheil der Erde und führte erst nach geraumer Zeit durch excentrische Massenbewegung desselben, weil er sich durch Colonisation, Bevölkerung und Kultur von Ost nach West entwickelte, zur Gesittung Europas.

Fast zwei Jahrtausende war Deutschland, wie sich ein geistreicher Autor ausdrückt, eine Terra incognita und in der Geschichte des Handels ein leeres Blatt, welches erst dann im Weltverkehr ohne Bedeutung zu sein aufhört, nachdem die germanischen Völker mit ihren östlichen und westlichen Nachbarn durch die große Völkerwanderung in Bewegung gesetzt wurden, — Rom's Weltherrschaft zertrümmert war und gegen Sieg und Eroberung der Besiegten Cultur empfing, — der griechische Heros an den Lastern der Entsittlichung und durch das Schwerdt fremder Völker unterging, — das Chalifat, als der letzte Schild asiatischer Cultur dem Schicksale nicht entging, womit es an der Spitze von Nomaden- und Raubstämmen zum Länder und Völker verwüstenden Schrecken wurde, um selbst in wüste und hoffnungslose Barbarei zu versinken, — in Italien der aus Asien vertriebene Saame der Civilisation Wurzeln trieb und die Handelsrepubliken der Venetier und Lombarden den abgerissenen Fäden des Welthandels neue Anknüpfungspunkte gaben.

In die Herrschaft der Handelswege nach dem Innern Afrikas und Asiens getheilt, monopolisirten Venedig und Genua die Ein- und Ausfuhr dieser beiden Welttheile und machten selbst Europa, als die alleinigen Verkäufer asiatischer und afrikanischer Produkte tributpflichtig. Obwohl nun die handelspolitischen Operationen der gedachten Republiken zahlreiche Handelsflotten unterstützten, so konnte in Ermangelung eines sicheren Führers der Ozean noch eben so wenig ihr Element sein, als den früheren Beherrschern des Weltverkehrs. Der Landweg war also das einzige Mittel auf dem sie ihre Spekulationen rentabel machten und in diametrischer Richtung bewegten sich ihre Waarenzüge von Süd nach Nord. Durch die geographische Lage begünstigt, führte fortan der kürzeste Weg nicht allein durch Deutschland von Genua und

Venedig über die Alpen zum Rhein und der Elbe, sondern die Städte Basel, Augsburg, Nürnberg, Mainz, Straßburg, Cöln, Hamburg, Lübeck, Bremen, Haag und Brügge wurden auch Hauptstapelplätze des Weltverkehrs, in denen Reichthum und Glanz zu finden war.

Diese Epoche der Blüthe des deutschen Handels sollte indessen nicht über einige Jahrhunderte dauern, indem ganz andere, neue Verkehrslinien durch die Erfindung des Compasses am Ende des 15. Jahrhunderts entdeckt und gebahnt wurden. Die Umschiffung Afrika's durch Basco di Gama, wodurch der Seeweg nach Indien gefunden ward und die Entdeckung der anderen Hälfte der Erde durch Christoph Columbus, waren Ursachen genug, um eine totale Umwälzung in dem Gange des Weltverkehrs zu veranlassen. Die nothwendigen Wirkungen dieser unendlich wichtigen Ereignisse ließen dann auch nicht lange auf sich warten, indem das bisher ausschließliche System der continentalen Transportlinien mit dem des maritimen in Rivalisation trat. Die Verbindung der Meere oder das ozeanische System wetteiferte endlich mit so siegreichem Erfolge gegen das continentale, daß letzterem nur noch eine subsidiäre Bedeutung blieb. Die Erweiterung der geographischen und nautischen Kenntnisse, die Verbesserungen im Schiffbau, die Wohlfeilheit der Seefrachten durch die Gründung von Versicherungsanstalten gegen Seegefahr, wirkten um so mächtiger auf die Verlegung der alten in die neuen Communikations- und Transportmittel, als die Sicherheit der Waarenzüge auf den alten Handelsstraßen durch den Verfall der genuesischen und venetianischen Macht im Oriente, die Raubsucht der Türken, die Plünderung der Karawanen in Asien und Afrika mehr und mehr verlor. Als endlich sogar das mittelländische Meer zum Tummelplatz der Seeräuber und die Kauffahrer desselben ein Opfer der Korsaren wurden, hörte alles Vertrauen zu den alten Handelsstraßen auf, mit deren Verlassen auch Deutschlands Stapelplätze verarmten. Der durch das veränderte Communikations- und Transportsystem veränderte Zug des Weltverkehrs entführte als eine nothwendige Folge jenes die Reichthümer der Erde den alten Stapelplätzen, um sie in denen des neuen, maritimen Systems in

nie gesehener Herrlichkeit zu entfalten. Die Hafenstädte Hamburg, Amsterdam, Bremen, Lübeck, Kopenhagen, London, Porto, Cadix, Lissabon ꝛc. bildeten fortan die Metrepole des Welthandels in deren Zeit auch die höchste Blüthe der alten Hansa fällt.

England, von der Natur seiner Insularlage vor Allen begünstigt das maritime System auszubilden, scheute aber auch kein Opfer sich seinen Nutzeffekt zum Monopol zu machen; denn mit mehr Kühnheit und Consequenz als England hat sich kein anderer Staat der Welt das nasse Element dienstbar gemacht, um sich durch seine fast den ganzen Erdkreis umgürtendes Netz von Niederlassungen, Bemächtigung der vorzüglichsten Häfen und der Eroberung fremder Länder zum alleinigen Herrn der Meere zu erheben. Wie schlecht der ohnmächtige Neid Frankreichs, Portugals, Spaniens und Hollands durch deren unglückliche Oppositionsversuche seinen Einfluß auf den Welthandel zu brechen, angebracht war, begreifen wir zur Genüge in der dauernderen Befestigung seines Monopols.

Nur einem Charakter und dem Genie eines Napoleon war es vorbehalten, das ausschließliche Welthandelsprivilegium Englands an die gleichberechtigten Staaten der Civilisation zu vertheilen, wie denn auch weltbekannt ist, daß mit dem Sturze dieses größten Mannes des neunzehnten Jahrhunderts Englands Dreizack nicht mehr allein mächtig auf den Meeren ist. Der ozeanische Weltverkehr bewegt sich seit Napoleons Abdankung 1815 nicht mehr unter der alleinigen Aegide Englands, sondern Frankreich, Rußland, Dänemark, Holland, Spanien, und Deutschlands Handelsflotten üben gleiche Rechte mit ihm aus, wenn auch die militairische Seemacht Englands auf dem europäischen Continente keinen Staat findet, welcher ihm die Spitze bieten könnte, wozu aber möglicherweise die der nordamerikanischen Union früher oder später sowohl den Beruf, als die Macht haben dürfte.

Was der Culturgeschte mit dem ozeanischen System gedient ist, liegt uns klar in den Fortschritten der Civilisation Asiens und Afrikas, der Ausrottung der Corsaren im mittelländischen Meere und der Küsten, der Entdeckung Australiens, der staatlichen, socialen und handelspolitischen Entwickelung Amerika's der Vertil-

gung des Sclavenhandels ꝛc. deutlich vor Augen, so daß wir mit Genugthuung sagen können, — „sein Erfolg lehrte die Veränderung in der Lage des Weltverkehrs!“ —

§. 21.

Was ist, stirbt; aber manches im Todesschlummer Liegende kehrt unter den Geburtswehen der Zeit wieder ins Leben zurück.

Mit diesem Motto sehen wir das uralte, längst verschollene System des Continentalhandels mit um so größerer Gewißheit seiner veredelten Gestalt wieder auferstehen, als ihm die große Erfindung in der beweglichen Kraft des Dampfes schon eine reiche Anzahl von Eisenbahnwegen gebahnt hat.

Was die Zeit im ersten Quartal dieses Jahrhunderts mit Flammenschrift an die Tafel der Zukunft schrieb, nähert sich mehr und mehr seiner Vollendung, indem die Bestimmnng der Eisenbahnen mit unwiderstehlicher Macht in die bestehenden Verhältnisse des Welthandels eingreifen, und nichts weniger erstreben, als die Verlegung des ozeanischen Systems in die alten, natürlichen, — die kürzesten und geradesten Bahnen, die er vor Jahrhunderten nur nothgedrungen verließ. Wenn das osmanische Reich mit seiner Barbarei und Anarchie, seiner moralischen und physischen Ohnmacht noch hindernd im Mittelpunkte aller dieser Thätigkeiten steht, welche auf die Wiedereröffnung der diametrischen Verkehrslinie des Handels der alten Welttheile hinzielen, so kann uns dies kaum beunruhigen, da diesem Reiche nur die Alternative bleibt, sich gegen Natur und Neigung entweder selbst zu civilisiren, oder — unterzugehen. Wieviel an der Umgestaltung einiger Glieder dieses Kolosses schon geschehen ist, sehen wir in der Occupirung Algiers durch Frankreich, dem Tunis, Tripolis, Fez und Marokko bald folgen werden, um die vielverheißende Handelsstraße nach dem Atlas zu eröffnen und damit zugleich den Schlüssel zum Innern Afrikas zu besitzen. Die Anfänge der Civilisation durch Mehmed Alis in Aegypten hoffen wir durch Ibrahim Pascha fortgesetzt zu sehen, während England die uralten Wege im Euphrat- und Tigristhale rüstig aufräumt und Oesterreich mit Rußland verbunden zu gleichem Zwecke an der unteren Donau be-

schäftigt sind. Angesichts dieses Strebens und Fortschreitens, dieser drängenden Spannung nach Neugestaltung und Umwandlung, wer wollte da noch zweifeln, daß der Verkehr der alten Welt, der über 200 Millionen Menschen einschließt, die weiteren und lästigen Umwege zur See verlassen und die geraden, diametrischen Wege wieder einschlagen werden, sobald sich mit diesen die Vorzüge und Vortheile größerer Schnelligkeit, Kürze, Sicherheit und Wohlfeilheit vereinigen? — wer wollte behaupten, der Personen- und Waarentransport zwischen dem alten Continente werde fortfahren sich des unverhältnißmäßig langsamern, längeren, gefährlichern und theurern Umwegs zur See zu bedienen, wenn er auf halber und gerader Strecke zu Land nicht allein schneller und sicherer, sondern auch billiger zum Ziele gelangen kann!

Die einfachste Logik des gesunden Menschenverstandes muß begreifen, daß die Eisenbahnen, ihrer natürlichen Bestimmung getreu, mit derselben Gewalt aufbauen als sie vernichten; — das ozeanische Welthandelssystem der alten Welt liegt in den letzten Zügen, während das neue, continentale sich aufrichtet zu verjüngter Macht und Herrlichkeit. Nichts ist endlich natürlicher und einfacher, als daß mit der Aufsuchung und zeitgemäßen Herrichtung der alten, verschütteten und verlassenen Handelsstraßen auch die Bedeutung der alten Stapelplätze wieder ins Leben zurückkehrt, unter denen Deutschlands Städten eine Epoche des Gedeihens angewiesen bleibt, welche ihre glänzendste Vergangenheit in Schatten stellt. Vergleichen wir nur das Sonst und Jetzt in Bezug auf Bevölkerung, Cultur, Lebensgenuß und Bedürfniß in den drei Welttheilen, deren gegenseitiger Verkehr die eisernen Wege der Lokomotive wandert, so überrascht uns der unermeßliche Einfluß, den die wunderbare Schnelligkeit, Leichtigkeit und Billigkeit dieses Fortschaffungsmittel nicht allein schon übt, sondern noch verheißt? Wir sehen heute blühende Städte, wo vor 20 Jahren noch das armseligste Heckennest stand — fruchttragende Aecker, wo Sümpfe und Moräste jedes vegetabilische Leben hinderten — Cultur und Civilisation, wo Rohheit und Dummheit kaum die menschliche Individualität erkennen ließ,

Handel und Gewerbe, wo die Verzückungen des rohesten Naturzustandes die Gottheit des Menschen verläugneten.

Ermessen wir endlich das Verhältniß Deutschlands zu der neuen Richtung des Welthandels im Besonderen und fassen die Thatsache ins Auge, daß während sich in den letzten vier Jahrhunderten die Menschenmenge mehr als verdoppelte, das Zehnfache nicht hinreichen wird, um was sich die Bedürfnisse Europas durch die Culturfortschritte steigerten, so läßt sich die Größe und der Umfang auch kaum ahnen, mit denen sich der Weltverkehr unter diesen Verhältnissen in der Mitte Europas entwickelt und mit der steigenden Potenzirung der Bedürfnisse des gesammten socialen Nexus der Menschheit noch entwickeln wird und muß.

Deutschland von Natur dasselbe im continentalen Welthandelsverkehr, was England im ozeanischen, kann seine Bedeutung in diesem eben so wenig verkennen, als England die seinige in jenem verkannte und benutzte.

Allerdings wird es aber darauf ankommen, ob Deutschland den überaus glücklichen, seiner Zukunft viel verheißenden Wechsel des Weltverkehrs nicht allein zu würdigen, sondern auch zu benutzen versteht! Die Würdigung desselben hat mit der Zeit ihren Platz gefunden, — der Benutzung mangelt aber noch jene consequente Vollendung eines nationalen Systems, worauf Deutschland als das Herz Europas den gewichtigsten Anspruch hat. Die endliche Verbindung seiner drei Meere, Hauptströme und bedeutendsten Städte durch Eisenbahnen wären wohl die vornehmsten Punkte, durch deren Contakt sich Deutschland zur Metropole des continentalen Welthandels und seiner früheren commerziellen Bedeutung erheben könnte; wenn es aber den günstigen Zeitpunkt noch länger unbenutzt verstreichen läßt — und die ihrer Verblutung nahen Pulsadern des Eisenbahnsystems nicht zweckmäßig verbindet, um sich dadurch den Verkehr zu sichern, sondern durch Vernachlässigung dieser Nothwendigkeit die Nachbarstaaten zwingt, sich andere, wenn auch unnatürliche Wege für ihren Produktentransport zu bahnen, so ist begreiflich, daß ihm nur eine subsidiaire Stellung belassen bleibt — mit der die rächende Nemesis zugleich das fernere Schicksal von Deutschlands Handels-

bedeutung auf eine längere Zeit festgestellt und abgeurtheilt haben wird. —

§. 22.

Mit welchen Kräften seit der Erfindung der Lokomotive innerhalb der Grenzen des deutschen Staatencomplexes an der Realisirung des ihrem Mechanismus coordinirten Transportsystems gearbeitet worden ist, liegt, wenn auch mit verschiedenem Erfolge, doch klar vor unsern Blicken. Die zahlreichen Bahnlinien, welche die deutschen Gauen durchkreuzen, sind redendes Zeugniß genug, mit welcher Thätigkeit und welchem Patriotismus sich's einzelne Fürsten, Regierungen und Privatkorporationen angelegen sein ließen, der großen Idee vermeintlich-schuldige Rechnung zu tragen. Entwickelt sich in jener Rührigkeit sogar ein gewisser Wetteifer, so haben wir alle Ursache, denselben zu bewundern, sobald wir nur die für Deutschland charakteristische Trägheit und Stabilität der staatspolitischen Auffassung jeder Neuerung berücksichtigen. Soweit diese Vielseitigkeit der dem öffentlichem Verkehre dargebotenen Mittel dann auch unsere billige Anerkennung fordert, zollen wir sie gern, wo sich das Verdienst ein Recht darauf erworben hat.

Anders gestaltet sich unser Urtheil allerdings da, wo wir uns auf den Standpunkt des vorwiegend handelspolitischen Charakters des Eisenbahnsystems stellen, um von diesem auf den deutschen Eisenbahnkörper herabblicken. Hier hat die Vielgestaltigkeit der verschiedensten Eisenbahnverbindungen, deren wir uns zu erfreuen haben, nichts gemein mit unserem Urtheile, indem der Zweck jener dem handelspolitischen Prinzipe dieser so wenig entspricht, daß er kaum zufällig vertreten erscheint. Je vielfältiger und intensiver aber gerade die vorzugsweise handelspolitische Berücksichtigung des Eisenbahnsystems auf die Entwickelung und den Werth der höchsten Nationalgüter wirkt und ihnen, je nach ihrer Natur eine Plastik und ein Interesse verleiht, wie bisher kein ähnliches Mittel vermochte, — Deutschland aber durch die Natur seiner Lage zum Weltverkehr für die Erwerbung der Centralisation der handelspolitischen Vor-

theile des Eisenbahnsystems begünstigt ist, desto unangenehmer reflektirt sich die Richtigkeit dieser in der systemlosen Anordnung und Vertheilung, welche wir in den oft wiedersinnigsten und unnatürlichsten Linien der deutschen Eisenbahnverbindung beobachten. In der That scheitert der Ruhm der deutschen Gründlichkeit an diesem Faulfleck des handelspolitischen Begriffes, den die deutsche Politik den Eisenbahnen bisher beilegte. Wie sich die perfide Zertrümmerung dieses mächtigsten Faktors der Eisenbahnsystems aber auch gerächt hat und noch lange Zeit fühlbar machen wird, empfinden wir außerdem schon sehr merklich in den Rücksichten, welche eben nicht sehr vortheilhaft auf viele neuere Bahncombinationen wirken. Die blassesten Dementis des menschlichen Fatums finden wir dort, indem wir die höchsten Nationalinteressen bald in den abstraktesten Leidenschaften der Einzelperson versinken, bald in den jammervollsten Extremen der Selbstsucht und des Neides verschleppt sehen. Sprechen für die eine Behauptung die hartnäckigsten Prätensionen der Lokalberührung sich kaum eines Handels bewußten Landstädtchen, so finden wir die andere in den Concurrenzbahnen, diesen Ruinen des Vertrauens und der Nationalwohlfahrt besonders begründet.

Allenthalben wohin wir uns im deutschen Reiche auch wenden mögen, vermissen wir die leitenden Grundsätze der spekulativen Nationalökonomie, durch deren Anwendung das nordamerikanische Eisenbahnsystem so beneidenswerth und mächtig über allen anderen Staaten, selbst England, hervorragt und nicht allein der natürliche Träger der Handelsherrschaft der Union sondern auch ein Pfeiler ist, an den sich die Kraft seiner umfassenden politischen Macht lehnt. Wie uns die historische Erfahrung lehrt, daß der Sitz und die Blüthe des Handels zugleich Sitz und Blüthe der Cultur und Civilisation ist, so lehrt uns die Geschichte aber auch nichts mehr, als daß die zeitgemäße, systematische Organisation der die Blüthe des Handels vermittelnden Transport- und Communikationssysteme für deren nachhaltige Kraft und Erhaltung die unumgänglichste Nothwendigkeit sind. Wenn Deutschland nun dieser zeitgemäßen, auf den Grundsätzen der spekulativen Nationalökonomie beruhenden, systematisch-handels-

politischen Organisation seines Eisenbahnnetzes entbehrt und dennoch einige der vorzüglichsten Linien des Welthandels besitzt, so, daß wir sagen können, der Zweck ist mittelbar erreicht,. so lassen wir doch die Frage auf, ob die Vorsehung oder der Zufall — die Macht des Welthandels selbst oder ein dunkler, unwillkürlicher Trieb hier uud da die Richtungen der deutschen Bahnlinien im Sinne eines naturgemäßen, handelspolitischen Systems ordnete und bestimmte, da Niemand wird damit beweisen wollen, daß der leitende Gedanke jener Trakte von diesem selbst ausging, um auf systematische Organisation Anspruch zu machen. Vielmehr sind die größten deutschen Bahnlinien, für deren Verbindung im letzteren Sinne höchstens das treue Bild der deutsch-nationalen Verwirrung und Zersplitterung nachgewiesen werden kann, vom Standpunkte ihrer ursprünglichen Entstehungsgründe beurtheilt nichts, als mehr oder minder wichtige Fragmente eines handelspolitischen Transportsystems, dessen heterogene Elemente entweder durch die Liebhaberei eines Fürsten, sich gewisse Verbindungen zu sichern —, oder das neidische Interesse eines Nachbarstaates irgend einer concurrenten Spielhölle Nahrung und Frequenz zuzuführen —, oder die künstliche Steigerung der Agiotage geldgieriger, gewissenloser Privatspekulanten — oder rein militärische Rücksichten und was dergleichen Firlefanz mehr ist, veranlaßt, nur durch die Analogie der Zwecke und deren nothwendige Verknüpfung zu dem mittelbar homogenen Körper verschmolzen wurden, welchen wir heute mit dem Namen des deutschen Eisenbahnnetzes bezeichnen. — Wie große Opfer übrigens die Purifikation jener unsauberen Extreme von der würdigern Tendenz des Eisenbahnsystems gekostet hat, bleibt uns eben so unvergessen, wie daß uns noch Vieles zu wünschen übrig bleibt, bevor wir von dem höchsten Nutzeffekt der die Welt erschütternden natürlich großen Zwecke des Eisenbahnsystems sprechen können. Vermessen würde es wenigstens sein, jetzt schon eine derartige Behauptung befürworten, oder gar einen logischen Beweis dafür führen zu wollen; denn wenn uns die Erfahrungen der Uebergangsperiode vom blinden Enthusiasmus bis zur besonnenen Ueber- und Einsicht auch solidere und umfassendere Grundsätze

gelehrt, und viele schmerzliche Erinnerungen spekulativen Fanatikern den Muth gebrochen haben, sich im Vertrauen auf ihre theils boshaften, theils unvergleichlich gehaltlosen Kalküle einmal die Vortheile der Aktienprozente zu erzwingen, das andere Mal die geträumten Utopien der Seperatnutzungsassimilation zu erzwingen, so ist die totale Tendenz dieses neuen Transportsystems doch noch viel zu wenig erschöpfend untersucht, um in ihrer gegenwärtigen Ausbeutung schon all die unermeßlichen Vortheile constatirt zu sehen, die in Folge seiner prinzipiellen Consequenzen möglich sind.

Berücksichtigen wir nur den höchst einfachen aber exquisitorganischen Contakt, in dem sich das mechanische Prinzip der Erfindung der Lokomotive zu dem Universum des Staats- und Völkerlebens bewegt und hier vernichtend, schaffend, verändernd und aufrichtend auftritt, dann haben wir Beispiele genug von den unberechenbaren Wirkungen eines Systems, für dessen innigste Verschmelzung mit dem Leben dem menschlichen Geiste ein unendlicher Raum der Schöpferkraft bleibt! —

Allerdings bleibt der Zukunft in dieser Beziehung noch Manches zu thun übrig; dies ist aber um so natürlicher, als einleuchtend ist, daß indem die Idee der Eisenbahnen die Summe aller gegenwärtigen bestehenden Verhältnisse reformirend durchdringt, auch ein Universalzersetzungsprozeß herbeigeführt wird, aus dessen continuarlicher Assimilation und Neutralisation sich je nach der größeren oder geringeren Verwandtschaft der Elementarkräfte und -Stoffe die Normalgesetze bilden, welche die Reorganisation der zukünftigen Gestaltung des Lebens bedingen. Nichts desto weniger würde es aber weder klug, noch praktisch — sondern nur höchst thöricht genannt zu werden verdienen, wollte man mit der thätlichen Huldigung der großen Idee den Augenblick abwarten, wo die vollendetste Entwickelung des Eisenbahnsystems sich der Confirmation der Wissenschaft, Kunst und des Lebens zu erfreuen hätte; denn gestehen wir auch zu, daß die Werthfaktoren desselben von Generation zu Generation gewisse Aequivalente darbieten, so können diese doch immer nur relativ sein, indem sich für die Endlichkeit der Wirkungen des Eisenbahn-

systems eben so wenig ein Maaß, als ein Ziel angeben läßt und folgerichtig unendlich sind, da weder die Ausdehnung und der Umfang jenes Prozesses begrenzt, noch sein Assimilation und Neutralisation in Zeit und Raum meßbar ist. Je weniger man also die außerordentlichen Veränderungen, welche das Eisenbahnsystem mit sich bringt, in allen seinen Instanzen begreift, desto anschaulicher zeigen sich die Gefahren, welche mit einer Politik des Zauderns und Extemporisirens verbunden sind; — diese wachsen aber endlich noch, sobald wir die durch und durch demokratische Natur des Charakters des Eisenbahnsystems ermessen und bedenken, daß hier der Grundsatz positive Anwendung findet:

„Wer nicht für uns ist, ist gegen uns!"

Welche Wahl wollen wir im Hinblick auf diese Alternative treffen? — Es mag Vielen schwer fallen, sich hier zu entschließen, aber ein Entschluß muß gefaßt werden, wo diplomatische Rücksichten und Neutralität weder gekannt, noch geduldet werden und die Parole entweder leben oder sterben, gedeihen oder verderben heißt! Wer das Gute und Schöne in Wahrheit will und nicht mit den Jeremiaden jener gemüthslosen Wüstenprediger liebäugelt, welche in den Erbärmlichkeiten jesuitischer Grundsätze .die Einförmigkeit des Lebens als den blühenden Garten ihrer seelenverderbenden Wollust predigen — und frei von jener Aristokratie ist, welche sich durch die bis zur thierischen Metamorphose berechnete Impfe der Dummheit und des Aberglaubens auszeichnet, um sich nicht allein zum unbedingten Herrscher über jeden sittlichen und ästhetischen Genuß des Lebens zu erheben, sondern auch in einem Wettrennen nach luxuriösem Sinnengenuß die innere Verlassenheit zu vergessen und die Langeweile zu tödten sucht, der kann nicht zweifelhaft in seiner Wahl sein, indem er sich so früh und vollständig als möglich einem Systeme anschließt, und seine Wohlthaten anzueignen sucht, welches die besondere Bestimmung zu haben scheint, die schleichenden Krankheiten des gesammten Menschengeschlechts nicht allein an seinen Wurzeln anzugreifen und von Grund aus zu vernichten, sondern diesen gigantischen Körper auch auf natürlichern Bahnen zum schönen Ziele seiner göttlichen

Bestimmung zuführen. Es ist ein mächtiges Streben —, eine ungeheure Wirkungssphäre, welches wir dem Eisenbahnsystem in diesen wenigen Gedanken unterlegen und dennoch glauben wir überzeugt zu sein, daß unsere Phantasie zu ohnmächtig und schwach ist, um nur das Minimum der Fähigkeiten auszudrücken, mit welchen es die Welt und seine Bewohner reaktiviren wird!

Und was will es heißen, wenn der einzelne Mensch, ein Volk, ein Staat, ein Welttheil gegen die Macht seiner Idee ankämpft? — O, es ist ein zerschmetternder Gedanke, sie wie ein Schiff auf stürmender See an dem unbeugsamen Felsenriff zerschellen und untergehen zu sehen; aber so und nicht anders wird des Schicksals Verhängniß walten, wo sichs Jemand einfallen ließe, selbst mit starkem und gewandtem Arm dem Exklusivsystem das Steuerruder zu führen, da sich Niemand mag träumen lassen, daß sich des Glückes vollstes Füllhorn demjenigen beigesellt, welcher schwankend und unbestimmt wie der Schmetterling von Blume zu Blume, von einer Ohnmacht in die andere fällt, um endlich wie ein Träumer ausgelacht und als ein Narr vergessen zu werden. Drum wird nur dem Sohn der entschlossenen That —, dem, welcher sich als einen Günstling seiner Herrschaft ansieht und diese Gunst pflegt und zu benutzen sucht, der Lohn seiner Früchte blühen, während die trügerischen Hoffnungen und Berechnungen solcher Staatswirthe, welche mit selbstgefälliger Resignation vor der Größe und Macht der Wirkungen erschrecken, die dem Eisenbahnsystem eigenthümlich sind und ihm statt der Vortheile, welche klar wie das Licht der Sonne auf die grünenden Felder in alle Verhältnisse des Lebens fließen, aus krankem Geiste, furchtsamem und eigensüchtigem Herzen unberechenbare Gefahren für das öffentliche, allgemeine und wohl hauptsächlich besondere Wohl einzelner Glieder der Staatsgesellschaft substituiren, unbemerkt im dunkeln Zelte exclusiver Wahngebilde als ein Irrlicht verschwinden. Traurig genug, wenn die Autokratie zur Herrschaft gelangt — noch trauriger aber, wenn ihre Machtvollkommenheit Völker und Staaten zur Anbetung hinreißt und die ganze Klerisey wie eine Mondsüchtige am Abgrunde des Verderbens wandelt!

§. 23.

Erfreulicher, als im bisherigen Verlaufe unserer Kritik tritt das Verhältniß der handelspolitischen Bedeutung der Eisenbahnen zum Weltverkehr in der jüngsten Zeitepoche auf, indem wir anscheinlich in Folge der politischen Eruptionen einige Verbindungen angebahnt sehen, welche eine sehr fühlbare Lücke in den Fragmenten des deutschen Eisenbahnnetzes auszufüllen bestimmt sind. Bewegen sich diese Ergänzungen in der diametralen Richtung des Welthandels von Norden nach Süden, so nehmen wir Gelegenheit zu der eben so eigenthümlichen, als interessanten Bemerkung, daß hier die Revolution eine mächtigere Vermittlerin zu sein scheint, als die ruhige Zeit des goldenen Friedens, indem sich dieser die Aufgabe stellte, mit allen Kräften eine Vereinigung zu hindern, welche jene auf den Trümmern der büreaukratischen Abstraktion diktirte. Zeichnet sich die Vereinigung bis jetzt freilich nur noch durch den Ideengang aus, welche die in künstlicher Spannung erhaltenen — durch Sitte, Sprache, Religion und Erziehung aber von Natur verwandten, deutschen und andere Volksstämme für die Centralisation und Amalgamation ihrer Lebensinteressen begeistert, so ist der Geist, welcher diese n a t i o n a l e Bewegung durchweht, doch zu innig mit dem Charakter und Bedürfniß der respektiven Völker verwachsen, als daß wir nicht die begründete Hoffnung hegen sollten, sowohl die politischen, als materiellen Interessen Aller so zweckmäßig organisirt zu sehen, daß das rege Streben, Drängen und Ringen des Einzelnen wie der Gesammtheit in dem Maße Befriedigung findet, wie sie die Grundsätze der vorgeschrittenen Civilisation verlangt. Ob verschiedene Fürsten und Regierungen in einem unnatürlichen Widerspruche zu dieser Bewegung stehen, haben wir weder die Obliegenheit zu untersuchen, noch zu beurtheilen; finden jedoch auch keine Veranlassung, besondere Rücksicht darauf zu nehmen, indem wir überzeugt sind, daß keine Macht der Erde die notorische Bestimmung der culturgeschichtlichen Verwandtschaft und Assoziation der Völker zu hindern vermag.

Welchen Gang diese culturgeschichtliche Entwickelung der

Völker in politischer Beziehung nehmen wird, liegt ebenfalls außerhalb der Aufgabe dieser Blätter, doch läßt sich leicht einsehen, daß sie ihre Mittel weder in dem politischen Motto Montesquieu's „trenne und herrsche", noch in dem tiefgehenden Einflusse jesuitischer Intriguen sucht, sondern diesen direkt entgegenströmt, seitdem alle civilisirten Völker der Welt von dem einen Wunsche beseelt sind, ihre politischen und materiellen Interessen auf selbständig nationaler Basis zu ordnen und ihre staatlichen Verhältnisse in naturgerechter Einigung zu kräftigen. Aber eben so wenig die blutgedrängten und rachedurstigen Grundsätze republikanischer Schwindler, als die leichenduftige Inquisition einer perfiden Aristokratie; weder hierarchische, noch ochlochargische Sondergelüste werden berufen sein, das Damoklesschwert der Vergeltung zu führen, sondern die Culturgeschichte wird selbst zu Gericht sitzen und mit eiserner Consequenz die Gesetze diktiren, welche Gott der Herr für die Bestimmung des Menschengeschlechts unabänderlich in dem Buche der Natur niederlegte.

Will die culturgeschichtliche Initiative des Weltregiments aber nichts anderes, als je nach der Fähigkeit der Individualität möglichst allgemeine Bildung aller Glieder des Menschengeschlechts, auf welcher seine Wohlfahrt beruht, so begreifen wir auch, daß die Sonderinteressen in den Hintergrund treten, sobald die Nation gestützt auf die ihrer geistigen Entwickelung correspondirenden Bedürfnisse die Hebung ihrer materiellen Interessen als Grundbedingung ihrer politischen Macht fordert.

Was Deutschland in dieser Beziehung zu thun übrig bleibt wenn die nationale Wohlfahrt aller Völker zur Wahrheit werden soll, begreift der einfachste Verstand in dem logischen Gedanken jener handelspolitischen Einigung desselben, welche nicht allein die den ungehinderten Verkehr seiner Industrie, Gewerbe und seines Handels so äußerst empfindlich hemmenden Zollschranken aufhebt, sondern auch der massenhaft überhandnehmenden Concurrenz des Auslandes ein richtiges Ziel setzt. Theilen wir wenigstens die Ueberzeugung, daß Deutschlands Industrieerzeugnisse in qualitativer Beziehung siegreich mit jedem anderen Lande wetteifern können, so läßt sich auch nicht in Abrede stellen, daß seine

quantitative Produktion in demselben Maße zunehmen wird, als es durch den steuerfreiern Austausch seiner Roh- und Fabrikstoffe, welche die verschiedenen Staaten bergen, seine industrielle Betriebsamkeit gewinnt. Lehrt die Erfahrung ferner, daß die inländischen Manufakturen kaum ein Viertheil des Gesammtbedarfs der deutschen Bevölkerung decken und somit drei Viertheil vom Auslande geliefert werden, so ist auch begreiflich, daß mit dieser Ueberschwemmung des diesseitigen Handelsmarktes ein so ansehnliches Kapital auswandert, als gerade nöthig wäre, um dem Vertrauen deutscher Industrie die Mittel zu bieten, welche großartige Etablissements nationalen Charakters bedürfen. Indem aber die Stimmen bewährter Nationalökonomen, Fabrikherren und Techniker überhört werden, welche in sorgfältigen Berechnungen und Untersuchungen nachweisen, daß Deutschland durch seine eignen Kräfte mindestens das Doppelte seines Bedarfs erzeugen kann, wenn seiner handelspolitischen Macht nicht die Unsumme von Steuergrenzen und Zollbarrieren hindernd im Wege ständen, und die Grundsätze der spekulativen Notionalökonomie würdigere Berücksichtigung fänden, so können die Folgen natürlich nicht ausbleiben, welche sich verderblicher als je in dem allmähligen Entschwinden aller national-industriellen Effekte geltend machen. Die Armseligkeit des deutschen Binnenhandels, wie der geringe Export, welchen Deutschland als die Fruchtkammer Englands im Vergleich zu dessen Inport ausübt, sind wenigstens redendes Zeugniß genug, wie sich der überseeische Handel noch auf Kosten des continentalen emporhält.

Die Schuld dieser Handelsbeschränktheit fällt aber um so gewisser auf die nichts-sagende und bedeutende Vielköpfigkeit der handelspolitischen Regierungsmarimen Deutschlands zurück, als nur durch deren solidarische Unitarität das Ziel erreicht werden kann, welches Deutschland nach seiner geographischen und welthandelspolitischen Lage im Centrum von Europa eine dieser würdige Stellung einnehmen und behaupten läßt.

Dürfen wir indessen hoffen, daß dieser vielverheißende Zeitpunkt in nicht zu große, dem All entschwindende Ferne hinausgerückt bleibt, und die handelspolitische Einigung Deutschlands,

wie sie gegenwärtig in Aussicht gestellt wird, kein nur zur Beruhigung der aufgeregten Gemüther berechneter, diplomatischer Kunstgriff, sondern ein auf zeitgemäßer und nationaler Basis ruhendes Kernprodukt wahrhaft deutscher Politik ist, dessen Wiederhall die fruchtbare Entwickelung der industriellen Interessen aller Vereinsstaaten auf den Fersen folgt, dann haben wir auch begründete Ursache wieder Vertrauen zu der materiellen Wohlfahrt Deutschlands zu fassen, indem mit diesem ersten geschichtlich-national-politischen Akte der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts auch die spekulative Nationalökonomie ein Erntefest goldener Früchte feiern darf! —

Unter den spekulativ-nationalökonomischen Mitteln zur Hebung der materiellen Wohlfahrt einer Nation nehmen nun die Eisenbahnen den ersten Rang ein, indem sie nicht allein zur culturgeschichtlichen Bestimmung der Völker in einem innigen Verband stehen, sondern für diese selbst auch mit entschieden günstigen Argumenten wirken. Lassen wir endlich die Frage auf, in wie weit eine Eisenbahn gerade für den einen oder anderen Staat von besonders spekulativ-nationalökonomischem Werthe ist, so behaupten wir doch, daß sie für die Staaten, welche in Verbindung zur Main-Werrabahn stehen, von unberechenbar wichtigen Folgen ist. Aber der Augenblick, welcher diesem Projekte noch einmal die Aufmerksamkeit einer ganzen Nation zuwenden und deren Interesse dauernd fesseln dürfte, rückt auch mit Riesenschritten heran und es fragt sich jetzt allerdings mehr als zu irgend einer anderen Zeit, ob die respektiven Regierungen der sächsischen Herzogthümer während des Zeitraums von vierzehn Jahren andere Normen der Anschauung der Sachlage gewonnen haben, als wir in dem Delibirandum von 1837/51 bethätigt finden. —

Die Stunde der Entscheidung mahnt mit ernstem Schweigen, möchten es Fürst, Volk und Regierung im Hinblick auf die unermeßlichen Folgen der Wucht des Augenblickes durch energisches Handeln männlichen Selbstvertrauens brechen, damit sie das furchtbare „Zu spät“ nicht trifft, wenn der Hammer aushebt und der auf immer entschwundene Schlag das

Endurtheil über Sein oder Nichtsein eines achtbaren deutschen Volksstammes ausspricht! —

Behalten wir uns die Untersuchung der Argumente vor, welche bestimmend für das Projekt der Main-Werrabahn sprechen und setzen voraus, daß nur die unzielsetzliche Würdigung dieser und der Mittel hindernd in dem Wege der Organisation der Idee zur That standen, so bezweifeln wir auch keinen Augenblick, daß insofern es die bezüglichen Regierungen nicht verschmähen, sich eines Bessern unterrichten zu lassen, das wild schnaubende Dampfroß binnen drei bis vier Jahren nicht allein die Berge und Thäler des Werragrundes durchrennt, sondern dem enklavirten Sachsenvölkchen des Thüringerwaldes, gleich vielen Anderen auch eine neue Aera der lebensfrischen Entwickelung seiner Industrie, Agricultur und Gewerbe mit dem pulsirenden Schlage eines blühenden Handels, als Lohn seiner stillen, monotonen Thätigkeit zu Theil wird. Wie drückend und abstumpfend diese Monotonie auf jenem gewerbthätigen Völkchen lastet, begreift nur der, welcher sie mit eignen Augen zu beobachten Gelegenheit hatte; je weniger aber die Natur, die Gebirge und Ebenen jener Gegenden stiefmütterlich bedachte, desto empfindlicher wird die Einförmigkeit des Lebens, welche charakteristisch für dieselbe ist. Diesem unheimlichen Zustande kann nach unserer innigsten Ueberzeugung jedoch nur dadurch abgeholfen werden, daß der Er- und Gewerbskraft der subjektiven und objektiven Elemente jenes Landstriches durch ein zeitgemäßes Transport- und Communikationssystem belebende Anregung gegeben wird, während durch längere Vernachlässigung desselben sicher diejenigen Chancen eintreten, welche jeder gewerblichen und industriellen Abspannung folgen.

Bei dieser Erkenntniß leiten uns keineswegs moderne Phrasen, die nur zu leicht am ersten besten Widerstande des gesunden Menschenverstandes zerschellen, wohl aber eine sorgfältig studirte Einsicht in die Lebensverhältnisse eines Volkes, dem wir wohl wollen und dessen Bildung verdient, daß man seiner staatspolitischen Selbstständigkeit nicht durch hochfahrende Ignoranz seiner materiellen Quellen vergißt.

§. 24.

Wollen wir uns desselben nun ernstlich annehmen und nach Kräften für seine geistige und physische Wohlfahrt mitwirken, so wenden wir uns wiederholt dem Main-Werrabahnprojekte zu und versuchen dessen Wichtigkeit durch die Lage zu bestimmen, welche es nicht allein durch sein handelspolitisches Verhältniß zum Weltverkehr, sondern auch durch seine direkte und indirekte Berührung der Lokalinteressen einnimmt.

Diese Untersuchung stützen wir in erster Richtung auf die von uns bereits historisch-skizzirte Bewegung des Weltverkehrs, wobei uns zunächst die Frage zu lösen bleibt, welche Linien wir für die aus dem Weltverkehr hervorgehenden, sich in Deutschland kreuzenden Handelsstraßen der natürlichsten und kürzesten, somit diametralen Richtungen zu ziehen haben?

Diese Linien zeichnet uns die Natur der handelspolitischen Lage Deutschlands im Herzen von Europa aber von selbst, sobald wir die Verwandtschaft der maritimen und continentalen Verkehrsystemszwecke nur mit den sich im Handel bewegenden Produkten der Kunst, der Wissenschaft und des Lebens in besonderem Bezug auf Kultur, Lebensgenuß, Bedürfniß und Bevölkerung der contradiktorischen Hemisphären zweckentsprechend verbinden. Unsere Aufgabe löst sich dann im Wesentlichen durch die Verbindungen der Nord- und Ostsee mit dem schwarzen und adriatischen Meere, somit des N o r d e n s mit dem S ü d e n und Südosten; des atlantischen Meeres mit dem großen Ozean, also des W e s t e n s mit dem O s t e n. Suchen wir dann die Fortsetzung dieser Verkehrslinien des Welthandels der alten Welt auf dem neuen Continente weiter auf, so finden wir diese bereits in dem großartigen Systeme entwickelt, welches die nordamerikanische Union vor allen anderen Reichen der Erde auszeichnet. Geben wir hier noch dem Gedanken Raum, welcher sich auf die direkte Verbindung der Union mit Kalifornien erstreckt, so empfinden wir zugleich die Andeutung einer Verbindungskette, welche sich

von da über den Isthmus von Panama bis tief ins Innere der südamerikanischen Staaten verbreitet. —

Von dieser Ausdehnung der Dampfkraft zunächst nach Europa zurückkehrend, entsprechen den angezogenen Verbindungen die Eisenbahnlinien von Bremen, Hamburg, Wismar und Kiel mit Triest, Venedig und Mailand –, Odessa oder Cherson über Kleinasien nach Bombay und Kalkutta einer- —, Bayonne, Bordeaux, Nantes, Brest, Cherbourg, Havre, Paris*), — Brügge, Antwerpen, Mecheln durch Deutschland und das südliche Rußland u. s. w. nach Peking und Kanton andererseits.

Denken wir uns nun für den Verlauf jener Eisenbahnverbindungen, welche sich von Norden nach Süden bewegen, und die Communikations- und Transportvermittelung des Produktions- und Consumtionsverkehrs, des Ex- und Inports der Küsten- und Hafenstädte der Nord- und Ostsee mit denen des schwarzen und adriatischen Meeres zu Zwecke haben, in die kürzeste Richtung der respektiven Linien, so ist augenscheinlich, daß wenn wir ihren Lauf im Norden beginnen lassen, ihre Fortsetzung mit der Verknüpfung der Bahnlininien von Wismar, Hamburg, Kiel und Bremen in Hannover über Göttingen, Kassel, Eisenach, Meinigen, Hildburghausen, Koburg, Bamberg, bis und von Nürnberg über München und Salzburg oder Regensburg und Passau, Linz, Wien, Ofen, Pesth ans schwarze und Graz, Cylly, Triest, mittelst Dampfschifffahrt übers adriatische Meer nach Venedig und Mailand führt und somit ein Feld des Handelsverkehrs umspannt, welches in jeder Beziehung vorzügliche Berücksichtigung verdient, indem hier nicht allein in handels-, sondern auch in national- und staatspolitischer Beziehung auserlesene Elemente in Betracht kommen.

Da endlich für die Erreichung dieses Zieles die längere und unnatürliche Verbindung der vorgedachten Hafenstädte und Stapelplätze von Hannover über Magdeburg, Leipzig, Dresden, Prag, Wien u. s. w. als selbstverständlich auszuschließen ist, so stehen,

---

*) Die gesperrt gedruckten Orte sind Knotenpunkte jener Eisenbahnverbindungen.

soweit der deutsche Boden reicht, nur folgende Fragmente dieser großen, nationalen Eisenbahnkette — Bremen, Wismar, Kiel, Hamburg und Hannover — Kassel = Eisenach — Lichtenfels und München zur Disposition des Publikums.

Hannover, welches zwar anfänglich der hartnäckigste Gegner aller Eisenbahnen war und von 1835 bis 1840 jedes Projekt, welches demselben die Wohlthaten derselben zu bringen berechnet war, unbedingt unterdrückte, vereitelte und zur Unmöglichkeit machte, denkt seit dem 8. September 1840, wo die Regierung in Folge der bedeutenden Unternehmungen der Nachbarstaaten und besonders Preußens, welches die Eisenbahnfrage in Hannover nachgerade zu einer Lebensfrage für dessen Sein oder Nichtsein, — einen Staat mit oder ohne Eisenbahnen, aber auch mit oder ohne Handel und Verkehr machte, und mit den ernstesten Gefahren für seine bisher nicht unwichtige handelspolitische Existenz bedrohte, ein Eisenbahnexpropriationsgesetz erscheinen ließ, anders, indem die Regierung selbst thätige Hand an die Verwirklichung der großen Idee legte und durch energisches Eingreifen in die Forderungen der Zeit nicht allein seine Isolirung überwand, — die Verbindung des Handelsverkehrs mit Deutschland erhielt —, sondern diesen auch, insoweit er in Bezug zur Nord= und Ostsee steht, beherrscht! —

Seitdem Hannover endlich begriffen hat, welche umfassende Bedeutung das Eisenbahnsystem für seine innere und äußere Selbstständigkeit, seine politische und moralische Macht, wie die materielle Wohlfahrt und kulturgeschichtliche Bestimmung seiner mit Holstein und dem deutschen Meere unmittelbar verbundenen Bewohner, als nördlichsten Vorposten Deutschlands hat, ist ihm in Würdigung all dieser hohen Nationalinteressen auch kein Opfer zu theuer, um es nicht zu Gunsten dieser anzulegen und seinen Platz in der Weltgeschichte zu behaupten, wie uns, zu seinem Ruhme sei es gesagt, die jüngsten Projekte seiner Süd= und Westbahn vollständig beweisen.

Der Bau der Südbahn Hannovers soll endlich mit dem kommenden Frühling beginnen und mit einem solchen Nachdruck gehandhabt werden, daß möglicherweise der Anschluß an die kur=

hessische Friedrich=Wilhelms=Nord= und Staatsbahn schon nach drei Jahren bewirkt werden kann; ein unter den gegenwärtigen Zeitumständen erneuter Beweis, welche Bedeutsamkeit und welchen Werth sich dieser Verkehrslinie verbindet. Mit der Vollendung dieses Traktes ist zugleich eine große Lücke in der Kette von Nord nach Süd ausgefüllt, welcher Ausfüllung gleichzeitig die anderen von München bis Salzburg und Nürnberg bis Regensburg folgen werden. Nur in der Mitte dieser deutsch=nationalen Linie zwischen Eisenach und Lichtenfels fehlt noch der Halt des Ganzen, der Schlußstein des Gewölbes, — die Main=Werrabahn! —

§. 25.

Was für deren Realisirung seit einer Reihe von Jahren geschehen ist und mit welchen Hoffnungen man sich trägt, um diesem scheintodten Projekte den Hauch des Lebens zu verleihen, darüber haben wir uns in früheren Paragraphen bereits vielseitig ausgesprochen. Jetzt bleibt uns nur noch mit einem kurzen Rückblick auf jenes zu prüfen übrig, was geschehen kann und muß, um die Idee zur Wahrheit umzuwandeln, indem wir uns mit dem leitenden Gedanken der Ueberantwortung der Rechte und Pflichten der respektiven Staaten an die Friedrich=Wilhelms=Nordbahn eben so wenig einverstanden erklären, als mit der Ausführbarkeit desselben befreunden können. Unseres Erachtens liegt in jenem Akte eine Muthlosigkeit und Kleinmuth, eine Hinfälligkeit und ein Mißtrauen in die eigene Kraft, eine solche Abspannung und Hoffnungslosigkeit, daß die hohen Contrahenten nichts mehr bei dem Entschlusse jener Handluug beseelt zu haben scheint, als sich in ihrem eignen Unvermögen einen sympathetischen Parteigänger und Schicksalsgenossen zu suchen. Worum es sich fortan handeln wird, ist aber nichts anderes, als einmal zu untersuchen, in wieweit der eine oder andere Theil in Täuschung oder Wahrheit befangen ist, und das andere Mal, welche Hebel in Folge unseres Resultats anzulegen sind, um diesen dämonischen Schleier der Kräfte und Mittel zu lichten und letztere liquid zu machen.

Bislang zieht sich wenigstens durch die ganze Geschichte der

Main-Werrabahn ein epidemisches Contagium, welches wie ein Krebs an ihrem gesunden Kern frißt und sie auf die Krisis stellt, entweder in Kürze abzusterben, oder sich in der Fülle ihrer Jugendkraft über alle bisherigen Schwachheiten und Mängel zu erheben, um nicht allein die trostlosen Reminiscenzen der Vergangenheit zu paralisiren, sondern auch für die Zukunft fruchtbar zu werden. Diesem entsprechend stellen wir uns die beiden Fragen

„ist die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn fähig, die übernommenen Verpflichtungen nach Zeit und Bedürfniß zu rechtfertigen?“ —

Nein, denn kennen wir auch die geheimen Gründe nicht, welche diese für die Uebernahme des Baues der Main-Werrabahn bestimmten, so ist doch klar, daß, indem sie durch ihre eigene Lage außer Stande ist, auch nur einen Pfennig zu Gunsten ihrer Entreprise aufzuwenden, sie auch nicht das Vertrauen genießt, welches unbedingt zur Zeichnung von sechs Millionen Reichsthalern Aktien nöthig ist. Rechnen wir hierzu, daß, wie wir einfach annehmen, weder die kurhessische Regierung, noch die der sächsischen Herzogthümer eine Zinsgarantie für das Baukapital übernommen hat und sich auch nicht gemüßigt finden werden, eine solche zu Gunsten der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn zu stipuliren, so begreift der simpelste Verstand, daß letztere bei ihrem Aktiencours von 64 pCt. unter Pari jedes Mittels entbehrt, welches eine Entreprise wie die Main-Werrabahn beansprucht.

Wenn diese Entbehrungen schon hinreichen würden, den Beruf der Entreprise der Main-Werrabahn durch die F.-W.-Nordbahn selbstredend zu bestreiten, so kommen hierzu jedoch noch eine Summe von imaginären Mißtrauensvoten, welche tiefer, als man glaubt, in Fleisch und Blut des Publikums wurzeln und erst vollends dahin führen, was man im gemeinem Leben das Verbleiben beim frommen Wunsche nennt.

Welche Philosopheme die F.-W.-Nordbahn zu jenen Verpflichtungen verleitete, scheint noch im Dunkel der Räthselwelt verborgen zu sein; nichts desto weniger läßt sich aber kaum anders schließen, als daß sie in der Gewinnung jener Bahnlinie die Mittel sucht, welche sie durch die direkte und unmittelbare Ver-

bindung des Handelsverkehrs mit dem Norden und Süden nicht allein in den Stand setzt, ihrer Entreprise das nöthige Vertrauen zu gewinnen, sondern auch die Bahnintraden des eignen, vollendeten Werkes zu verbessern. Sollte, wie wir als logisch voraussetzen dürfen, dieser Gedanke leitend bei jener Entreprise der F.-W.-Nordbahn gewesen sein, so verdient das Streben allerdings um so mehr Anerkennung, als mit dessen Realisirung nicht allein ein mächtiger Hebel für die Interessen der gesammten Eisenbahnverbindungen zwischen Süd und Nord gewonnen wäre, sondern auch mancher gerechte Vorwurf vergangener Zeiten, welche nicht wenig zu den gegenwärtigen Calamitäten derselben beitragen, versöhnt werden dürfte.

Aber lieber Himmel, was hilft das edelste und redlichste Streben einem unvertilgbar eingewurzelten Mißtrauen des Publikums gegenüber? —

Leider rechnen in diesem Falle die Börsenmänner ganz anders, als der hochherzigste Spekulant und nur zu selten finden sich unter letzteren Personen, welche dem Gefallenen mit freundlichem Wohlwollen begegnen und das Edle seines Strebens erkennend, ihm unbedingte Unterstützung angedeihen lassen! — Und findet sich wirklich hier und da ein Mann, welcher etwas wagt —, welcher seine Entschlüsse nicht nur auf ein starres Zahlensystem basirt, sondern wohl unterscheidet zwischen der Triftigkeit der Beweggründe und der lukrativen Spekulation, so ist damit doch lange noch kein Kapital von 6 Millionen Reichsthalern beschafft, um es nach freiem Ermessen für eine Eisenbahn anzulegen —; das stabile Bedenken der weniger einsichtigen Menge ist damit nicht gehoben und zu Gunsten der guten Sache verwandelt. Die Hoffnung ist oft eine betrügerische Kokette, auf deren schmeichelnde Illusionen wir in dem vorliegenden Falle nichts geben können, denn wer in ihrem Schooße Rettung und Schutz sucht, ist mehr als getäuscht, indem hier nur das Resultat entscheidend ist, welches aus der reiflichen Erwägung der Vortheilsverhältnisse von Zeit und Bedürfniß, dem Contakt der materiellen und politischen Argumente des Gebers und Empfängers hervorgeht.

Schon fast zwei Jahre liegen jetzt sowohl die Herzogthümer

als die F.-W.-Nordbahn jener Kokette in dem Arme, ohne zu empfinden, daß sie mit zarter Hand zwei Anbeter an einem Gängelbande hält, um beide unter der ersten, besseren Aussicht treulos zu verlassen und einem dritten Lieblinge zu dienen. Mit diesem Sylphidenspiele ist indessen die Lage der Sache nicht gebessert, sondern mit jeder entschwindenden Minute verschlimmert, was jeder begreifen wird, welcher den Werth der Zeit versteht. Keine Stimme rührt sich zur Unterstützung jener Entreprise; indem die Befangenheit des Publikums in demselben Grade wächst, als der Tagescours der F.-W.-Nordbahnaktien sinkt und nicht verschwiegen bleibt, daß sich die Gesellschafts-Verwaltung schon zu wiederholten Malen in der fatalen Lage sah, mit dem Staate wegen Uebernahme der Bahn zu unterhandeln, da die Bahnintraden kaum die Betriebskosten decken. Aber auch dieser zog sich zurück —, ein Umstand, welcher um so schwerer in unserer Behauptung wiegt, als mit diesem Mißtrauen des Staates zugleich das des Publikums sanktionirt ist! — und liegt hierin nicht auch der Maßstab, mit dem das Volksvertrauen die Entreprise der F.-W.-Nordbahn mißt? — Leugne dies, wer immer will —, die nächste Zukunft wird darüber richten und beweisen, daß die F.-W.-Nordbahn des Vertrauens entbehrt, welches sie allein zur Entreprise der Main-Werrabahn qualifizirt.

Beharren wir endlich bei dieser moralischen Ueberzeugung, so sind wir doch weit entfernt davon, jene Calamitäten der Betriebsverwaltung der Conzessionärin zum Vorwurf zu machen, indem diese höchst einfach aus jener Isolirung entspringen, welche die Bahnlinie ein dürres Feld des Handelsverkehrs durchwandern läßt und nur durch jene Verbindungen rentabel werden kann, welche sie in direkter Beziehung zum Handels- und Völkerverkehr des Rheins und Mains, der Nord- und Ostsee mit dem adriatischen Meere setzt, deren Vermittlung der Vollendung der Bahnprojekte zwischen Weser-Rhein und Main, Main-Werra, Hannover-Kassel, Kassel-Lippstadt und Salzburg-München vorbehalten bleibt. Sind diese Bahnlinien unbestrittene Lebensfragen für die F.-W.-Nordbahn, so sind sie doch auch nichts weniger als Lebensmittel für die Main-Werrabahn, sobald wir ihren Bau außer

Frage stellen. Die Lösung dieser Aufgaben rückt unverhofft näher, seitdem die Havnöversche Süd-, München-Salzburger, Lippstadt-Kasseler und Nürnberg-Regensburger Bahn nicht allein von den respektiven Staaten gesetzlich beschlossen sind, sondern deren Angriff auch auf das kommende Frühjahr angesetzt ist. Nur die Main-Werrabahn kommt zu keinem ersprießlichen Resultate, sie allein träumt immer noch das Delirium süßer Melancholie, sie allein kämpft fortwährend um Leben und Sterben, während ihre Schwestern mitleidigen Blicks hinüberschauen und ihr mit kräftiger Stimme zurufen: „ermanne dich und handle, wir müssen und werden dir im Interesse unserer eigenen Existenz und Hebung die hülfreiche Hand reichen, wenn du nur die Nebel verscheuchst, welche dich wie eine Klosterjungfer in dem mystischen Schleier verschüchterter und engherziger Duldung gefangen halten."

Wahrlich, so ist es und leider wird es auch nicht anders, nicht besser mit der Main-Werrabahn werden, als bis die Herzogthümer energischere Entschlüsse fassen und losgerissen von dem verderbenschwangeren Bande des Zauderns, Tastens und schismatischen Versuchens thatkräftig und mit offener Stirn auf den Schauplatz der Oeffentlichkeit treten, um die Vortheile mit den Gefahren zu erwiegen, welche entweder zum Leben oder zum Sterben führen. Deutsch gesagt, muß es doch zu einem Loche hinaus mit dem Projekte kommen; also warum dies ewige Lawiren, aus dem kein Mensch mehr klug zu werden weiß und die gute Sache nur immer tiefer hinab an den Rand des Grabes zieht? In der That ist nichts trauriger, als zwei Körper aus dem wnnderlichen Grunde langsam verbluten zu sehen, weil sie wähnen, sich einander helfen zu können, wo nachdrücklichere Hülfe nöthig ist, als die der nackten Verzweiflung. Die Erfolglosigkeit solcher Hülfsmittel ist offenbar; je mehr wir aber davon überzeugt sind, desto weniger ist auch eine Politik zu billigen, welche im direktesten Widerspruche zu den Pflichten der Zeit und des Bedürfnisses einer Entreprise steht, wie sie hier vorliegt. Nichts ist aber auch nöthiger, als daß dieser Zustand unterbrochen und aufgehoben wird, wenn überhaupt noch an die Rettung des Projektes der Main-Werrabahn und seiner Realisirung ge-

dacht wird. Dieser entspricht aber nur die Zurückziehung jener Conzession durch die Herzogthümer, oder die freiwillige Rückgabe durch die F.-W.-Nordbahn, ein Akt, welcher erstere wieder auf den Boden ihres ausschließlichen Baurechts stellt und letzterer freistellt, ihrem Interesse nach vorhandenen Kräften Rechnung zu tragen und das Gelingen der Ausführung der Main-Werrabahn nicht länger an die Gefahren des Mißlingens unzielsetzlicher Hoffnungen bindet.

Mag die F.-W.-Nordbahn mit der Zeit auch in die Lage kommen, ihre Entreprise mit Nachdruck zu handhaben, so fragt sich doch noch sehr, ob mit diesem Zeitpunkte nicht andere Conjunkturen eingetreten sind und eintreten können, welche ihr nicht allein ihren gegenwärtigen Willen und Wunsch verbieten, sondern auch unmöglich machen? — Niemand wird diese Frage beantworten wollen, welcher wir die andere folgen lassen, ob dann die Herzogthümer nicht um die Totalsumme der aus ihrer Bahnlinie fließenden Vortheile geprellt sind, indem sie von jedem größeren Handelsverkehre ausgeschlossen, wie eine Insel im tobenden Ozean dastehen, um die sich Niemand als horstende Zugvögel bekümmern? — Grausam ists, dies nur zu denken, grausamer noch, es zu erleben, am Grausamsten, wenn die Schuld auf die Saumseligkeit der Herzogthümer selbst zurückfällt und jede Hülfe abgeschnitten und in dieser Richtung unmöglich ist. Drum können wir nicht genug daran erinnern, daß die Herzogthümer ihre Zeit nützen mögen und sich nicht auf das Ungewisse der Gunst des Schicksals verlassen, welches die F.-W.-Nordbahn zu einem äußerst zweideutigen Protegé macht.

Und was wäre der F.-W.-Nordbahn mit einem solchen Unglücke gedient? — Wahrlich, wir möchten die Verantwortung nicht theilen, welche sie trifft, wenn sie die Ursache derselben bleibt. Wenn dieser endlich aber daran gelegen sein kann, daß der Bau der Main-Werrabahn als letztes Glied der Verbindung zwischen Süd und Nord binnen kürzester Frist bewerkstelligt wird, so wüßten wir nicht, wie ihr besonders daran gelegen sein sollte auf ihrer Entreprise zu beharren, sobald die Herzogthümer einen entscheidendern Weg einzuschlagen Willens sind. Es kann daher

auch von keiner Apathie gegen die F.-W.-Nordbahn die Rede sein, wo sichs um Beseitigung einer doppelten Verlegenheit handelt, welche um so nachtheiliger für beide Theile wirkt, als die Verluste gar nicht zu berechnen sind, welche sich der eilenden Stunde mit dem stabilen Prinzip eines Contraktes verbinden, und nach unserer Fragestellung eben so unnatürlich als verderblich für seinen Zweck ist, wie in demselben Grade in seiner Verderblichkeit wächst, als sich die Möglichkeit mehr und mehr verliert, Zeit und Vertrauen, zwei Faktoren von äußerst kitzlicher und vergänglicher Natur zu gewinnen. Erkennen wir diese Sinekuren endlich an, so folgt von selbst, daß sowohl der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn als der Main-Werra-Bahn nur damit geholfen ist, wenn erstere auf ihre Entreprise verzichtet und die Herzogthümer mit selbstständiger Consequenz und würdiger Energie auftreten, um direkt zu vermitteln, was indirekt mißlingt. Heben wir die Art und Weise dieser Vermittelung einen eignen Paragraphen auf und verlassen jetzt die Untersuchung des Berufsrechts der Entreprise der F.-W.-Nordbahn, so würden wir noch die andere Frage zu beantworten haben:

„ob die herzoglich sächsischen Gouvernements mit jener Conzessionsertheilung ihre Pflicht den ihrer Obhut anvertrauten Unterthanen gegenüber erfüllt haben? —

Wir müssen diese Frage aus eben so gewichtigen Gründen verneinen, als wir den Beruf der F.-W.-Nordbahn den Bau der Main-Werrabahn die Entreprise zu nehmen, innerhalb der dort maßgebenden Grenzen bestritten haben, denn vindiziren wir den respektiven Regierungen auch das gesetzliche Recht der unbedingten Conzessionsertheilung, so folgt aus dem gesetzlichen Gebrauche dieses doch noch keineswegs die Erfüllung jener Pflichten, welche im innigsten Verbande zu den Rückwirkungen einer solchen Conzessionsverleihung stehen. Halten wir es nämlich für besondere Schuldigkeit jeder Regierung, daß sie mit der größten Sorgfalt und Umsicht darauf denkt und ihre Handlungen darnach bemißt, den ihrer Obhut anvertrauten Staaten die Wohlthaten und Vortheile, welche aus einem solchen Bauobjekte in alle Schichten der Staatsgesellschaft fließen und alle Verhältnisse der staatlichen und

Privat-Wirksamkeit berühren, so ausgedehnt als irgend möglich erhalte, dann haben wir begründete Ursache, jene für diese unbedingt in Abrede zu stellen. Die Motiven, welche unser Urtheil unterstützen, lassen sich kurz in den folgenden drei beachtenswerthen Punkten zusammenfassen, indem wir

1) auf die Entwickelungsgeschichte des Main-Werra-Projektes vom Meyer'schen Entwurfe der Hanseatisch-Süddeutschen-Centraleisenbahn bis zur letzten Phase ihrer Ueberantwortung der F.-W.-Nordbahn zurückgehen und uns des Ausspruchs der respektiven Regierungen erinnern, in Folge dessen die Bildung des Thüringschen Eisenbahnvereins vor sich ging.

Man mag über die Meyerschen Unternehmungen denken und urtheilen wie man will, so steht doch unwiderleglich fest, daß wenn es die herzoglich sächsischen Gouvernements nicht für angemessener gefunden hätten, für den Eisenbahnbau innerhalb ihrer Staaten selbst zum Vereine zusammen zu treten, sondern es bei der einmal ertheilten Conzession belassen hätten, die Bevölkerung der Vereinsstaaten sich schon mindestens zehn Jahre im Genuß der Wohlthaten der fraglichen Bahnlinie befände, ohne auch nur ein Saatkorn für die respektive Aernte ausgeworfen zu haben. Wenigstens sind wir fest überzeugt, daß wer diese Folgerung läugnen wollte, weder Meyers energischen, noch fein-spekulativen Charakter kennen würde, da in letzter Hinsicht wie allgemein bekannt das Etablissement zu Neuhaus in direkter Verbindung zu diesem Unternehmen stand und in seiner rentabeln Existenz hierauf berechnet war. Dieses unser erstes Beweismittel gewinnt aber an Intensivität, wenn wir

2) die Lage berücksichtigen, in welche das Projekt der Main-Werrabahn durch die von den herzoglich sächsischen Gouvernements beliebte Maßregel gekommen ist. Welcher Natur diese ist, wissen wir schon ex officio und können gestützt auf ihre Trostlosigkeit

3) auf das andere Extrem übergehen, welches jener Initiative in der Resignation entspricht, welches wir in der Uebergabe des Projektes an die F.-W.-Nordbahn erblicken.

Mag diesen Schritt der Herzogthümer billigen wer da will, wir können und dürfen es nicht, indem wir es für unumgängliche Pflicht ihrer Regierungen halten, daß sie nicht allein die Mittel, welche die F.-W.-Nordbahn für die Realisirung ihrer Entreprise anzulegen vermochte, vor jener Conzessionsertheilung mit aller Sorgfalt prüften; sondern sich auch für die aus der Vernachlässigung der Forderungen der Zeit und des Bedürfnisses entspringenden Verluste durch eine angemessene Conventionalstrafe sicherten. Welche Vorbehalte in jenem Vertrage aufgenommen sind, ist zwar Geheimniß der Contrahenten; dies Geheimniß löst sich aber von selbst, sobald wir den Stand der Sache nur nivelliren. Dies Nivellement bietet uns aber leider kein anderes Resultat, als das der stereotypen Insolvenz; woraus sich dann ferner folgern läßt, daß jene Reserven weniger Haupt- als Nebensachen betreffen. Nehmen wir für letztere einen gewissen Einfluß auf den Gang und die Organisation der Bau- und Betriebsverwaltung an, so wissen wir unter den zeitweiligen Verhältnissen nichts Wesentliches und Entscheidendes zu Gunsten der guten Sache darin zu finden, indem es sich jetzt nicht mehr um so geringfügige Lapalien, sondern um nichts mehr als die Zeit handelt. Da jedoch in dieser Hauptrücksicht nichts gewahrt zu sein scheint, so kommen wir auf unsere Behauptung zurück, daß den Pflichten der Contrahenten keine genügende Rechnung getragen ist. —

Je empfindlicher sich die Nachwehen jener Suprematie und Deprimie aber im progressiven Verhältnisse zum Entschwinden der an die Zeit gebundenen Vortheile steigern, desto mehr wird diese ein Jeder beklagen, welcher es redlich und gut mit allen in Bezug zur Main-Werrabahn stehenden subjektiven und objektiven Verhältnissen der Herzogthümer meint.

Wollte man gegen unser Urtheil schließlich noch einwenden, daß einmal die inneren Conflikte der Verbündeten kein günstigeres Resultat hätten erzielen lassen und sich dem Verein das andere Mal Hindernisse in den Weg gestellt hätten, welche ihn außer Stand ließen, mehr zu Gunsten des Projektes zu thun, so wären doch solche Rechtfertigungsgründe zu nichtig und zu schwach, um nur ad acta gelegt zu werden. Können derartige Wendungen

aber nach dem Vorhergegangenen überhaupt nicht als exacte Vertheidigungsmittel berücksichtigt werden, wo es auf mehr als das Phrasenspiel leerer Prinzipienkämpfe ankommt, so wird man uns auch nicht anmuthen, jene Entschuldigungen da zu respektiren, wo es sich um die höchsten und edelsten Interessen des materiellen und moralischen Staats- und Volkswohles handelt. Wenigstens können wir eine Rechtfertigung nicht adoptiren, durch welche wir unserer Aufgabe eben so untreu werden würden, als der Thüringische Eisenbahnverein seligen Angedenkens der seinigen. Je weniger wir aber darauf eingehen können und dürfen, desto mehr finden wir uns veranlaßt, auf dem einmal eingeschlagenen Wege unserer Kritik selbst auf die Gefahr hin zu beharren, bei manchem Herrn des grünen Tisches eben keine Lorbeeren zu ärnten. Verzichten wir endlich auf die Gunst solcher Feiglinge, deren bureaukratisch-abstrakter Ehrgeiz die absolute Unfehlbarkeit, ihres Ichs als unantastbares und höchstes Gesetz der Wahrheit Einsicht und des Rechts auf den Markt des Lebens stellen, so können wir uns auch darüber trösten, wenn wir ihr Mißfallen erregen und ihre Flucht zur verächtlichen Ironie den Stab der Ignoranz über sie bricht.

Die Normalen, welche uns bei der Erstrebung des schönen Zieles — das Projekt der Main-Werrabahn nach seinen staatlichen und volksthümlichen Beziehungen zum Weltverkehr zu beleuchten — leiten und für seine Realisirung beseelen, läßt uns auf die gerechte und billige Unterstützung aller aufrichtigen Freunde desselben rechnen, unter denen wir ganz besonders auch den ernsten und guten Willen der gründlichen und umsichtigen Prüfung unserer Ansichten durch die herzoglich sächsischen Gouvernements selbst zu finden hoffen, indem wir glauben überzeugt zu sein, daß diese die dringendste Ursache haben, diese Angelegenheit mit außerordentlicher Energie zur Hand zu nehmen, um der schon durch einen ziemlich langen Zeitraum vertrösteten, billigen Foderuug des direkt und indirekt dabei betheiligten Volkes nicht allein, sondern sich auch selbst gerecht zu werden. Wird man, wie wir wünschen und vertrauen, die Motiven, welche uns bestimmen für das Main-Werrabahnprojekt das Wort zu ergreifen,

mit gewissenhafter und unpartheiischer Schärfe prüfen, dann leben wir auch der Zuversicht einer vortheilhafteren Bewegung der Idee zum energischen Entschlusse erhebender und nachdrücklich-kräftiger Thaten.

§. 26.

Gehen wir in der Verfolgung dieses Zieles jetzt zu der Totalbedeutung der Main-Werrabahn über, so treten wir auf ein reiches und unbegrenztes Feld von Betrachtungen, in dem wir uns wie ein Naturforscher in den Schöpfungen und Prozessen der Natur mit prüfendem und forschendem Blicke ergehen wollen. Wie dieser, so begegnen auch wir einem Cyklus von Ursachen und Wirkungen, deren wechselseitiger Einfluß mit einem so unermeßlichen Umfange in alle Branchen der Wissenschaft, Kunst und des Lebens eingreift, daß es dem Einzelnen nur vorübergehend gelingen wird, sie in der Unendlichkeit ihrer Verwandtschaft mit schwachen Ahnungen zu denken; da sich in Wahrheit die Vielseitigkeit des Universalkontaktes, vermöge dessen die Eisenbahnen so äußerst imposant im Leben auftreten und ihre Macht von der größten bis in die kleinste Sphäre des National-, Staats- und Familienlebens äußern, noch gar nicht übersehen, begreifen und veranschlagen läßt; — je weniger man aber im Stande ist, das richtige Maß ihrer Totaleffekte zu finden und die Modalitäten dieser speziell zu bestimmen, ein desto anschaulicheres Bild haben wir von der Empfindlichkeit ihrer analystischen Reaction. Nirgends findet sich aber wohl auf so beschränktem Raume, als die Main-Werrabahnlinie zu durchlaufen bestimmt ist, eine verhältnißmäßig größere Summe von vortheilhaft in die Idee einer Eisenbahn eingreifenden Mitteln und Kräften, als hier noch der Feentraum einer bessern Zukunft gefangen hält. Suchen wir endlich die den Bau dieser Bahnlinie entscheidenden Argumente auf, so finden wir

a) in der staatswirthschaftlichen Tendenz des Projektes die erste gewichtige Ursache seiner bald möglichsten Ausführung den Charakter einer gebieterischen Nothwendigkeit zu substituiren.

Bekennen wir uns nämlich zu dem wissenschaftlich-praktischen Grundsatze der Staatswirthschaftslehre, welcher sich auf den absoluten Begriff der möglichst vollständigen Benutzung aller dem Staate angehörigen Kräfte und Stoffe stützt, so bleibt auch kein Zweifel darüber übrig, daß wenn der Staat ernstlich für die Hebung seines Staatsvermögens interessirt ist, ihm auch die Pflicht obliegt die der richtigen Würdigung jener entsprechenden Mittel zu verwenden, um diesen Zweck zu erreichen. Bei der Verschiedenheit dieser Mittel bleibt nun wohl zu unterscheiden, wie weit der Staat überhaupt im Stande ist, die Natur der Verhältnisse zu ermessen, um die höchste Verwerthung der präsumtiven Erzeugnisse zu begünstigen. Der gewöhnliche Gang der Staatsmaschine erleichtert dies Geschäft, indem die einzelnen, den Staatsorganismus bildenden und erhaltenden Elemente bestimmte Rubriken bilden, deren Nutzeffekt sich durch die statistische Uebersicht der aus den Produktions- und Verbrauchssteuern fließenden Einkünfte und Ausgaben nicht allein in Zahlen anschlagen läßt, sondern auch von Jahr zu Jahr constante Normalen abgiebt. Anders ist es bei den Eisenbahnen, dieser merkwürdigen Erfindung der menschlichen Wissenschaft und Kunst, welche ungeachtet ihrer rücksichtslosen Strenge doch auch wieder zu plastisch sind, um ein absolutes Normalmaß für ihre Wirkungen anlegen und die Grundsätze daraus entwickeln zu können, welche als eine constante Basis der staatswirthschaftlichen Etatsstipulationen zu gelten vermöchten. Eben weil sie aber in ihren Ursachen und Wirkungen so unendlich vielseitig und für die menschliche Berechnungsfähigkeit hypothetisch auftreten und nichts verschonen, was selbst durch Zeit, Sitte und Gesetz geheiligt ist, stehen sie außerhalb des Bereiches der positiv-staatswirthschaftlichen Voranschläge und beherrschen diese, indem sie besonderes Eigenthum der spekulativen Nationalökonomie sind. —

Vorzugsweise spekulativ-staatswirthschaftlicher Natur ist dann auch die Linie der Main-Werrabahn, indem die Summe der staatswirthschaftlichen Realien, welche in direkter und indirekter Beziehung zu ihr und dem Staatsvermögen stehen, noch keineswegs diejenige kulturfähige Entwickelung erlangt haben, welche

beiden eine positive Einnahme garantirt, sondern durch diese erst liquid gemacht werden sollen, um sich duch die Mobilisation jener todten Quellen einer Steigerung des Staatsvermögens zu versichern. Wir wollen hiermit nicht sagen, daß jene die Main-Werrabahn berührenden Realien ihrem ganzen Umfange nach erst durch sie liquid gemacht werden müssen; wohl behaupten wir aber, daß die Progression ihres Totalwerthes von ihr unbedingt abhängig ist, indem innerhalb der von ihr begrenzten Berührungsfläche eine Summe von Kräften und Stoffen schlummert, welche nur der mächtige Hebel eines zeitgemäßen Verkehrssystems zu erwecken vermag.

Orientiren wir uns jetzt in der Gegend, welche die Main-Werrabahnlinie zu durchlaufen bestimmt ist, so bewegt sich das Planum derselben in dem Thalgrunde, welcher von dem Thüringerwalde und der Rhön begrenzt und dem Werraflusse durchströmt wird; während sie in politischer Beziehung die Staaten Weimar, Kurhessen, Meiningen und Koburg kreuzt und endlich durch ihren Anschluß an die bayersche Nordbahn den Main mit der Werra verbindet. Die Interessen, welche in den genannten Staaten von Einfluß auf die Linie sind und sich von dieser rückwirkend auf jene äußeren, sind mit geringen, wenigstens untergeordneten Variationen so identisch, daß wir sie ohne dem Zwecke unserer Kritik zu schaden als eine solidarische Einheit ansehen dürfen. Bezeichnen wir diese Einheit mit dem früheren Prädikat des „Thüringer Eisenbahnvereins“ und nehmen diesen für die staatswirthschaftlichen Zwecke und Interessen der Main-Werrabahn als einen in und durch sich abgeschlossenen staatspolitischen Körper in Anspruch, so finden wir diese besonders in dem mineralogischen und diesem korrespondirenden Reichthume, welche die Rhön und den Thüringerwald charakterisirt.

Was der Thüringerwald in staatswirthschaftlicher Beziehung ist, begreift nur ein geringes Maß dessen, was er sein kann und sein sollte, indem sich die Verwerthung seiner Naturschätze neben einer verhältnißmäßig sehr geringen berg- und hüttemännischen, auf ein Maximum der forstwirthschaftlichen Produktion beschränkt.

Deckt dies Maximum kaum die Bedürfnisse des gewöhnlichen Lebens, so ist dessen Mangel und Theuerung auch wohl die Hauptursache des verhältnißmäßig sehr geringen berg- und hüttenmännischen Betriebes, welcher am Thüringerwalde ausgeübt wird. Welche Ausdehnung dieser Betrieb aber haben könnte, geht leicht begreiflich aus der Güte und Masse der Eisenerze hervor, welche dieser Gebirgszug der Industrie und den Gewerben darbietet. Fast die ganze Umgebung des Thüringerwaldes ist von den vorzüglichsten Eisensteinen geschwängert, unter denen wir namentlich auf die des Stahlberges und der Mommel in der Grafschaft Schmalkalden, bei Steinbach in der Nähe des Bades Liebenstein, zu Kamsdorf, Könitz, Saalfeld und Schmiedefeld aufmerksam machen. — Von besonderem Interesse für unseren Zweck sind jedoch nur diejenigen Eisensteinlagerstätten, welche sich am süd- und nordwestlichen Abhanges des Thüringerwaldes finden, indem die Linie der Main-Werrabahn ihre Fundorte fast in unmittelbarer Nähe berührt. Verweilen wir ein wenig dabei, und folgen den geognostischen Verhältnissen jener Eisensteinmassen vom Stahlberge bei Schmalkalden bis in die Gegend von Beyrode, so finden wir zunächst am Stahlberge einen Erzstock, dessen Mächtigkeit sich mit 400 Fuß rechtwinklich gegen das Streichen ermittelter Breite und 120 bis 280 Fuß Tiefe auf 4300 Fuß Länge bis zur Mommel unweit Herges erstreckt. Von hier streichen diese Erze in einem fast drei Stunden langen Zuge und in einem gangförmigen Raum durch das Drusenthal über den Flußberg, den Klinger- und Angergarten im meininger Amt Altenstein bis in die Nähe von Beyrode.

Aeußerst leichtflüssig eignen sich diese Erze ganz vorzüglich zum Gießereibetriebe, welcher am Stahlberg und der Mommel bei einem durchschnittlichen Eisengehalt von 40—50% und 9—10 Kreuzer pro Centner Gesammtgewinnungskosten 200000 Centner verschiedene Eisensorten erzeugt.

Außer den bereits erwähnten und bergmännisch-erschlossenen Eisensteinlagern laufen in nordwestlicher Richtung noch verschiedene Trümmern oft bedeutender Längenstreckung und einer Mächtigkeit von 21—140 Fuß bald parallell, bald verworren, nester-,

stock- und putzenförmig an dem Rücken des Gebirges hin und berechtigen, da sie bis jetzt nnr durch bergmännische Recognoszirungsarbeiten bekannt sind, zu sicherlich großen Hoffnungen.

Erwägen wir nun, daß der einzig am süd- und nordwestlichen Abhange des Thüringerwaldes umgehende Bergbau nur 200000 Centner Eisen erzeugt, die Güte bei 40—50% Eisengehalt sich aber mit den besten Eisenerzen Deutschlands messen kann und die Gewinnungskosten bis zur Industrie- nnd Gewerbsbenutzung kaum 9—10 kr. pro Centner betragen, so fragt man wohl mit Recht wie es kommt, daß der Berg- und Hüttenbetrieb bei den vorhandenen Eisensteinmassen nicht schwunghafter und größer ausgeübt wird? —

Die Ursachen der ganzen Eisenhüttenbetriebsamkeit finden wir leicht im Hinblick auf die Elementarbedingungen jedes Hüttenbetriebes, welchem neben den zu verhüttenden Produkte die anderen des Zuschlags und des Feuerapparats entsprechen. Erstere bieten nun Vorrath genug, wohl aber leidet die Gegend für eine schwunghaftere Eisenhütteninduſtrie an einem sehr fühlbaren Mangel des nöthigen Brennmaterials. Diesem Holz- und Kohlenmangel verbindet sich aber, wie leicht zu begreifen ist nicht allein Theuerung, sondern auch das Maaß des berg- und hüttenmännischen Betriebes selbst. Indem letzterer nun von jenem durchaus abhängig ist, läßt sich auch nicht verkennen, daß das Verhältniß der erschwerten Consumtion der Rohprodukte auch die Produktion und deren industrielle Beziehungen zum Handelsverkehr bedingt. Können sich die aus den gegebenen Umständen hervorgehenden Industrieerzeugnisse nur durch ihre Qualität auf dem Handelsmarkte erhalten, so leuchtet doch ein, daß, indem die billigere Quantität in den Augen des größeren Theils des Publikums von der wichtigsten Rückwirkung auf die speculativen Großhändler ist, die Concurrenz auch dieser mit der Zeit den Hals bricht. Hieraus geht dann die weitere Consequenz hervor, welche in der Führung des industrieellen Verkehrs nicht allein den Capitalisten entweder zur anderweiten Anlage seines Capitals veranlaßt, oder kann er dies nicht in Zeiten aus seinem Unternehmen zurückziehen, zum Banquerotte bringt, sondern auch eine Menge von Arbeitskräften einem

ungewissen Schicksale preisgibt, dem dann gewöhnlich Armuth und Schlechtigkeit als die Erinnen der Verzweiflung folgen. Für die arbeitende Klasse der Menschheit wird es aber immer schlimm bleiben, wenn der Kapitalist selbst sein Betriebskapital zurückziehen kann und es entweder einfach auf Zinsen des Grundbesitzes oder in Börsenspekulationen anlegt. Aus nichts entstehen die unglücklichen Ereignisse revolutionairer Erhebungen mehr, als aus diesen Grimm der Noth, welche Unzufriedenheit mit sich und der Welt erzeugen. Alle Kunstmittel der Politik und Diplomatie, der Gewalt und des Gesetzes werden eitel bleiben, so lange die Staatsregierungen nicht darauf denken und handeln, den hungernden Seelen Arbeit und Brod zu sichern. Diese beiden Faktoren sind die sichersten Säulen des Friedens, der Achtung vor dem Gesetze, der Humanität und der Verehrung und Macht der Throne! — Wie diese Aufgabe in allen ihren Consequenzen zu lösen ist, liegt außer dem Zwecke dieser Blätter, wohl aber liegt es uns ob, uns soweit damit zu beschäftigen, als sie zur erhöhten Betriebskraft und der nachdrücklicheren Gewinnung und Verwerthung der angezogenen Eisensteinverhüttung in Beziehung steht. Diese kann aber nur auf zwei Wegen geschehen, indem entweder Sorge dafür getragen wird, die Erze aus, oder das nöthige Brennmaterial einzuführen.

Da wir für die Ausfuhr derselben als Rohprodukte jedoch aus dem einfachen Grunde nicht stimmen können, weil dadurch den direkt stationär-industriellen Arbeitskräften der empfindlichste Nachtheil erwächst, so reden wir nur der Einfuhr und Vermittlung des Brennmaterials das Wort, obwohl der Transport jener auch der Main-Werrabahn vorbehalten sein dürfte. Wichtiger bleibt aber die Einfuhr von Holz und Kohlen, als die Feuerelemente des Hüttenbetriebes, indem dadurch ein doppelter Gewinn sowohl für die fragliche Bahn, als die Bewohner jener Gegend fließt. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen der deutschen Forstwirthschaft ist nun auf eine bedeutende Einfuhr von Holzkohlen gar nicht zu rechnen, weßhalb wir vorzugsweise auf die Steinkohlen zu spekuliren haben. Die Versuche, welche bei Tambach und Eisenach für die Gewinnung

dieses Materials seit mehren Jahren gemacht werden, können wir noch nicht in Anschlag bringen, sondern müssen diese in anderen, nahe gelegenen Gegenden suchen. Wir finden diese aber bei Neuhaus, im Schaumburg'schen und an der Ruhe und Esse so vortheilhaft für unsere Zwecke gelegen, daß es kaum zweifelhaft sein dürfte, diese nach jenen Lagerstätten abgeführt zu sehen, wenn die Eisenbahnverbindung von dem Rhein nach der Weser und Werra geschlossen sein wird. Mit ihrem billigen Transport vom Fundorte bis zum Hüttenbetriebe bei Schmalkalden und Liebenstein ꝛc. ist aber auch sicher anzunehmen, daß die Eisenindustrie jener Orte nicht allein um das Drei- und Vierfache wächst, sondern auch ein Kapital in Bewegung gesetzt wird, welches sowohl für die Staatseinkünfte als den Privatverkehr von unberechenbar wichtigen Folgen ist, indem nicht allein eine Menge von Arbeitskräften mobil werden, sondern sich auch in tausend anderen Beziehungen des Handels und Wandels mehr Quellen des Familien- und Staatswohls erschließen. Die Liquidation dieser Quellen ist aber so unbestritten von der Eisenbahnverbindung der gedachten Objekte abhängig, als die der Blüthe des Handels von der der Industrie. Aber nicht allein Eisen, sondern auch Kupfer, Kobalt, Braunkohlen und eine Menge nützlicher Baumaterialien sind Eigenthum des Thüringerwaldes, welche durch die Verbindung der Main-Werrabahn mit Gegenden, welche besonders der letzteren entbehren, ein sehr wichtiger Ausfuhrartikel zu werden bestimmt ist; denn welcher Bautechniker freut sich nicht über die ausgezeichneten und mächtigen Sandsteinablagerungen des Werragrundes zwischen Vacha bis weit über Meiningen hinaus, — die Schieferbrüche bei Lehsten, — die vortrefflichen Basalte und Thone der Rhön mit ihren Ausläufern, — die unerschöpflichen Berge voll des besten Muschelkalkes? — und welcher Bergmann sollte nicht mit stiller Zuversicht den Augenblick herbei wünschen, wo ihm durch die gesteigerte Industrie der Schlüssel zu der Eröffnung der mächtigen Braunkohlenablagerungen der Rhön und der südwestlichen Gehänge des Thüringerwaldes übergeben wird?

Was ist aber endlich begreiflicher, als daß, indem die

Industrie aller dieser Elemente zu einem schwunghaften Betriebe bedarf, auch ein reicher Antheil des Gewinns auf die höhere Verwerthung des Grund und Bodens fällt? Und liegt in dieser regen Lebensthätigkeit nicht selbstredend der andere staatswirthschaftliche Effekt, welcher sich durch die wachsende Population verpflichtet, eine Menge todten Bodens fruchtbar zu machen? Lassen sich die staatswirthschaftlichen Effekte, welche durch die Main-Werrabahn thätig werden kaum ahnen, so ist

b) die industrielle Tendenz derselben doch wichtig genug, um sie mit jenen in Verbindung zu bringen und unsere Aufmerksamkeit auf sie zu lenken. Erwähnten wir in der vorhergehenden Rubrik vorzugsweise derjenigen Bedingungen, welche sich an die mineralogischen Rückwirkungen der Main-Werrabahn knüpfen, so begegneten wir mit diesem auch schon einer industriellen Entwickelung, welche schon sehr bedeutende Aequivalente für den Lebens- und Handelsverkehr abgeben, indem wir Rücksicht auf eine Summe von Arbeitskräften nehmen, welche dort Nahrung und Verdienst finden würden. Das Feld der Industrie ist aber so unendlich groß, daß wir es nicht unternehmen wollen, ihre verschiedenen Betriebs- und Erwerbszweige hier alle aufzuführen, sondern wollen uns einfach damit begnügen, hier auf die billigste Gewinnung ihres Baumaterials anzudeuten und auf die Vortheile aufmerksam zu machen, welche nicht jede Gebirgsgegend für Ausübung so darbietet, als der Thüringerwald und die Rhön. Setzen wir voraus daß die M.-Werrabahn schon vollendet wäre und somit dem öffentlichen Verkehr zur Disposition stände, so würden sich die Industriellen nicht allein im Herzen von Deutschland befinden, sondern auch im Besitze solcher Communikations- und Transportmittel sein, welche sie in den vortheilhaftesten Beziehungen zu den besten nord- und süddeutschen Handelsmärkten erhielte. Rechnen wir außer diesen auf die Billigkeit der Arbeitskräfte, die sich zu jedem Fabrikbetriebe vorzüglich eigenden, beliebig starken Wassergefälle der Thäler und Schluchten des Thüringerwaldes und der Werra selbst, — den durchschnittlich billigen Erwerb von Grund und Boden, — die Ersetzung des Holzmangels durch reiche Braunkohlenflötze der Rhön, so fragen wir, wo sich

günstigere Verhältnisse für eine schwunghafte Industrie finden, als hier? —

Steht die industrielle Entwickelung der von der M.-Werrabahn berührten Gegenden in keinem Verhältniß zu der Möglichkeit derselben, so ist dies wahrlich nicht die Schuld der Oertlichkeiten, sondern die der Unzulänglichkeit des Anschlusses an die Forderungen der Zeit, Wissenschaft und Kunst in Bezug auf ein zeitgemäßes Communikations- und Transportsystem; dann wollen wir beispielsweise erwähnen, daß wenn Salzungen bei seiner wie kaum auf einer anderen Saline gesättigten und starken Soolquelle die Beschaffung des Brennmaterials, möchten es nun Kohlen oder Holz sein, mit 2% des Kaufpreises gewinnen könnte, was wäre wohl vortheilhafter, als ihre sich unbenutzt in die Werra ergießende, überschüssige Soole für einen Soda-, Schwefel- und Salzsäure-Hüttenbetrieb zu verwenden? — Diesem einen Falle ließen sich aber noch hundert andere beigesellen und ausführen, wenn die Bedingung der M.-Werrabahn erfüllt wäre.

c) Die handelspolitische Bedeutung der M.-Werrabahn betreffend, so haben wir diese bis jetzt allerdings nicht auf dem Territorium zu suchen, welches sie zu durchlaufen bestimmt ist. Diese basirt sich vielmehr auf die Verbindung, in welcher die Bahnlinie zu den Handelsmärkten nnd Stapelplätzen der Nord- und Ostsee und dem schwarzen und adriatischen Meere mit ihrem überseeischen Ex- und Inport steht. Die Passage, welche sich oben sowohl im überseeischen, als Binnenhandel in dieser Richtung bewegt, ist keine unbedeutende, wenn wir erwägen, daß sich die Produktion und Consumtion Süd- und Norddeutschlands in demselben Verhältniß ergänzt und ausgleicht, als hier das Prohibitiv- und dort das Freihandelsprinzip vorherrschende Forderung der Industriellen ist*). Der Handel, welcher sich endlich

*) Wenn hier eine statistisch-tabellarische Uebersicht der in der Richtung der M.-Werrabahn jährlich bewegten Güter- und Personentransporte fehlt, so ist dies nicht meine, sondern des Herzogl. meiningschen Gouvernements Schuld, indem dieses auf mein indirektes Ersuchen erklärte, gegenwärtig diesem Begehren um so weniger willfahren zu können, als man wegen dieser Bahnlinie mit einem auswärtigen Staate in Unterhandlung stehe. —

innerhalb der Grenzen der M.= Werrabahn selbst entwickelt und von Einfluß auf das Projekt sein könnte, wird dann erst von besonderem Gewicht werden, wenn die industrielle Entfaltung der Vereinsstaaten auf einem anderen, als dem gegenwärtigen Höhenpunkte steht, indem neben der allerdings nicht unbedeutenden Waarenausfuhr Sonnebergs, Schmalkaldens, Suhls und Zella-St. Blasiis wegen ihrer Gewehr= und Stabeisenfabrikation und Salzungens wegen seiner Saline nächst Coburg und Hildburgshausen kaum ein Ort von lokal=handelspolitischem Interesse für die Linie auszuzeichnen ist. — Kommen wir jetzt

d) auf die militair= und staatspolitischen Intressen der M.=Werrabahn zu sprechen, so haben wir zunächst zu berücksichtigen in was für einer Staatenkategorie wir es zu thun haben. In der That wissen wir in dieser Hinsicht nur wenig Entscheidendes zu Gunsten des fraglichen Projektes hervorzuheben, indem wir keinen der Vereinsstaaten als einen weder militair=, noch staatspolitisch=wichtigen Körper kennen. Legen wir der M.=Werrabahn aber dennoch eine in dieser Hinsicht wichtige Bedeutung bei, so stützt sich diese nur auf das Verhältniß, in dem die sächsischen Herzogthümer als Theile des deutschen Bundes zur militair=staatspolitischen Macht Deutschlands überhaupt stehen. Obgleich wir damit nun nicht gesagt haben wollen, daß die staatspolitische Selbstständigkeit nach den allgemeinen Grundsätzen der Civilisation nicht auch die Herzogthümer an ein zeitgemäßes Communikations= und Transportmittel bände, so hieße es doch wahrlich nicht mehr als deren militair= und staatspolitische Bedeutung, wie unsere Ansichten überschätzen, wenn wir ihnen in Folge dieser Bahnlinie einen größeren, als den gegenwärtigen Einfluß auf das politische Gleichgewicht von Europa beilegen wollten. Finden Staaten dieser Categorie nach dem gegenwärtigen Stande der politischen Zersplitterung, der Suprematie der Großmächte, und dem einheitlichen Streben der Völker überhaupt nur eine zweifelhaft geduldete Virilstimme ohne irgend einen lohnenden Einfluß auf die Geschicke der Zeitbewegung, so scheint es uns dankverbundener, wenn sie diesen ungetheilt auf die innere Organisation ihrer Landeswohlfahrt verwenden, durch deren höchste Cultur und

materiellen Wohlstand sie sicher mehr imponiren, als durch eine Corruption von diplomatischen Miniaturcabinetsspielereien, welche dem Staate in einem Jahre mehr kosten, als sie jemals einbringen können.

Von diesem Gesichtspunkte betrachtet ist die militair- und staatspolitische Richtung der M.-Werrabahn eine rein deutsch-nationale und als solche allerdings von um so außerordentlicherem Einflusse auf alle hiermit verbundenen Consequenzen, als die Zeit doch einmal kommen wird und muß, wo selbst neben der inneren Selbstständigkeit der deutschen Einzelstaaten ihre militair- und staatspolitischen Vertretung nach Außen in dem deutsch-nationalen Prinzipe aufgeht. Mit dem Erscheinen dieses Augenblicks ist aber nicht allein die Frage gelöst, welche das Landeskind seiner Militairpflicht auch in einem anderen deutschen, als seinem Geburtslande genügen läßt, sondern auch die andere, welche die Eisenbahnen in Krieg- und Friedenszeiten nach einem festen Modus für die Bewegung der Truppenkörper und deren Bedürfnisse zu staatspolitischen Zwecken verfügbar macht. — Endlich bliebe uns nun noch

e) die culturgeschichtliche Bestimmung der M.-Werrabahn zu erwägen übrig. Bei dieser Skizze erinnern wir uns gern des Urtheils eines Mannes, dessen nationalökonomische Kenntnisse dem Namen Friedrich Lißt unsterbliche Bedeutung in der Geschichte geben. Rezitiren wir dessen schöne Worte, welche er in Rotteck und Welkers Staatslexikon als ein treues Bild des Zweckes der Eisenbahnen niederlegte.

„was die Dampfschifffahrt für den See- und Flußverkehr, ist die Eisenbahndampfwagenfahrt für den Landesverkehr; ein Herkules in der Wiege, der die Völker erlösen wird von der Plage des Krieges, der Theuerung und Hungersnoth, des Nationalhasses und der Arbeitslosigkeit, der Unwissenheit und des Schlendrians, der ihre Felder befruchten, ihre Werkstätten und Schächte beleben, und auch dem Niedrigsten unter ihnen Kraft verleihen wird sich durch den Besuch fremder Länder zu bilden, in entfernten Gegenden Arbeit und an fernen

Heilquellen und Seegestaden Wiederherstellung ihrer Gesundheit zu suchen.“ —

Der süße Wiederhall dieser von der überzeugendsten Wahrheit durchdrungenen Harmonie spricht mit so freudigem Entzücken zu unseren Herzen, wie Aeolsharfenton im Frühlingsweste und wer diese Macht der Töne empfindet, sollte der nicht auch mit heiterem Blicke in die dunkle Nacht einer schöneren Zukunft schauen?! — O, gewiß empfindet jeder Menschenfreund den Zauber eines Echos, welches dem menschlichen Geiste entsprungen unsere Seele mit tausend schmeichelnden Hoffnungen erfüllt und prüfen wir die sich täglich steigernden Anforderungen, welche die civilisirte Menschheit an unser Jahrhundert richtet und ermessen die ihrem Bedürfniß entsprechenden unzulänglichen Verkehrsmittel, so setzen wir die gesteigerte Entwickelung der Cultur des menschlichen Wissens, Dichtens und Trachtens auch mit Fug und Recht vertrauungsvoll in die Macht eines Verkehrssystems, dessen Assimilation und Reproduktion alle Sphären des geistigen und physischen Vermögens der Menschheit mit sich verbindet. Conzentriren sich aber in dem System der Eisenbahnen im Allgemeinen schon die edelsten und höchsten Interessen des Lebens, um sich mit unermeßlichem Einflusse auf die Geschichte der Menschheit auszudehnen, so dürfen wir der M.-Werrabahn um so mehr ganz besondere Cultureffekte beilegen, als in ihrem Wirkungsbereich noch manches Culturproblem zu lösen bleibt. Worin diese nun vorzugsweise bestehen, wollen wir hier spezieller untersuchen, indem wir vom Gesichtspunkte der gegenwärtig höchsten Stufe deutscher Culturverhältnisse auf die zurückgehen, welche hinter diesen zurückblieben. Für diese Untersuchung sind wir jedoch der Trennung der deutsch-nationalen von den spezifisch-vereinsstaatlichen Interessen benöthigt, indem wir die letzteren in einen richtigen Einklang mit jenen gebracht zu sehen wünschen. Theilen wir demnach die herzoglich sächsischen Vereinsstaaten, welche bei den Projekten der M.-Werrabahn betheiligt sind in die nord- und südwestliche Hälfte, so finden wir bei sorgfältiger Prüfung ihrer Culturverhältnisse einen nach der Größe und den Bildungselementen der respektiven Landestheile eben so eigenthümlichen, als charakteristischen Unterschied

sowohl ihrer subjektiven, als objektiven Lebensäußerung. Vergleichen wir nemlich die industrielle, soziale, politische und materielle Regsamkeit der beiden Hälften, so zeichnet sich der Südwesten mit einer überraschenden Auffälligkeit von der Monotie des Nordwestens aus, welche hier zu einer Herrschaft gelangt ist, welche jeden Fortschritt an die rechtliche Convention traditioneller Sitten und Gebräuche knüpft. Dem aufmerksamen Beobachter kann es wenigstens nicht entgehen, wie der Südwesten derjenige Theil ist, welcher nicht allein im Besitz eines blühenderen Handels und einer gepflegteren Industrie ist, sondern auch in landwirthschaftlicher, sozialer und politischer Beziehung aufgeklärtere Grundsätze befolgt in Folge dessen sich hier auch höhere Intelligenz und der größere, materielle Vermögensbesitz in allen Branchen bemerkbar macht und eine gewisse Spannung zwischen dem sogenannten Ober- und Unterlande erzeugt. Merkwürdig erscheint dies Verhältniß aber dadurch, daß dem Nordwesten eben so unstreitig bessere und ausgedehntere Quellen eines vortheilhaften Industrie- und Handelsbetriebes zu Gebote stehen, als dem Südwesten, welcher dieser in jenem großen Maaßstabe entbehrt.

Sollte man vielleicht nach den Ursachen dieser gedrückten und beschränkten Lebensthätigkeit fragen und erwarten zugleich die Mittel der Abhilfe zu finden, so bevorworten wir, daß sich letztere von selbst finden, sobald wir die ersteren skizziren. Diese bestehen aber in nichts Anderem, als in dem Conflikt, welcher entsteht wenn den culturgeschichtlichen Elementen der fortschreitenden Entwickelung der Wissenschaft, Kunst und des Lebens keine gebührende Rechnung getragen wird — ein Conflikt, welcher um so intensiver wirkt, als die Consequenzen der Stabilität in demselben Verhältniß wachsen, wie sich die fortschreitende Kultur in allen Zweige des Lebensverkehrs fruchtbar macht. Wer dies einsieht begreift zugleich, wie hier die Industrie, der Handel, die Agrikultur und Gewerbe blühen; während dort eine Monotonie der physischen und geistigen Anspannung herrscht, welche mit der Zeit bis zur Metamorphose des nakten Erdenpilgers herabsinkt. Der Ursprung dieser Phasen findet sich aber naturgerecht in den Wechselwirkungen der Macht und Ohnmacht, wie der Herrschaft des Geistes

über die Dummheit. Ist bekannt, daß die Weltgeschichte gegenwärtig im dritten Stadium ihrer Culturentwickelung steht und die Menschheit vom Urzustande ihrer ersten Lebensäußerung des sozial-communistischen Genusses der Naturmittel im Mittelalter der Gewalt dienstbar wurde, welche bald in einem patriarchalischen, bald in einem tyrannischen Verhältnisse zu ihren Vasallen stand, so stehen wir jetzt auf dem Punkte der geistigen und wissenschaftlichen Herrschaft über das Empyrium der mechanischen Tradition und der Dummheit. Mit diesen alterthümlichen Institutionen beobachten wir aber auch, wie sich deren Ausbildung vorzugsweise auf die unbedingte Disposition der Herrschaft des Grund und Bodens erstreckte, aus deren Nutzung sie die Mittel der Gewalt schöpfte, in Folge deren diese bald der Schrecken, bald der Wohlthäter ihrer mittelbaren Erzeuger wurde. Wie diese Feudalherrschaft mit der Zeit in sich zu Grunde ging und sich auf ihren Trümmern der erbliche Lehn bildete, ist zu untersuchen nicht Aufgabe dieser Blätter, wohl erkennen wir aber daraus, daß aus dem Realwerthe des Grund und Bodens und deren verbesserter Agrikultur die progressive Selbstständigkeit seiner Bearbeiter, deren Wohlstand und politischer Einfluß auf die verbesserte Organisation des Staats- und Privatlebens hervorging. In neuester Zeit findet nun selbst der erbliche Lehn seine Ablösung und das relative Eigenthumsrecht seine absolute Substituante, wodurch den wissentlichen und praktisch-technischen Kräften ein freies Feld ihrer Wirksamkeit gebahnt ist.

Sollen diese aber für die Dauer von Nutzen sein, so gehört hierzu gewiß nicht allein ein Maximum, sondern auch ein Minimum des Flächengehalts, indem durch unbedingte Ausdehnung des ersterem wieder eine gewisse Sklaverei des Grundbesitzes hergestellt und durch das unbedingte Parzellensystem weder dem Wohlstande des Besitzers, noch dem Werthe des Grund und Bodens selbst gedient ist. Leider finden wir aber besonders in dem Herzogthum Meiningen eben so wenig eine Maximal- als Minimalgrenze des Grundbesitzes gesetzlich befestigt, in Folge dessen dann weniger von Ueberschreitung des Maximums, als des Minimums zu befürchten steht. Wer übrigens mit wachsamem

Auge in die Verhältnisse blickt, welche dort nach Recht und Gesetz die Erbvertheilung des Grundbesitzes leiten und die möglichst kleinste Parzellentheilung nur durch freiwilligen Compromiß aller Erbberechtigten verhütet, dem kann auch das Verderbliche nicht entgehen, welches eine offenbare Folge dieses Culturzustandes ist, indem nicht geläugnet werden kann, daß, indem das Volumen des Ackers mit jeder Theilung schwindet auch der Werth des Grundstückes nicht allein in landwirthschaftlicher, sondern auch in staatswirthschaftlicher Beziehung verliert. Wenn dieser Status quo des Herzogthums aber noch nirgends weit überholt ist und wir berechnen dann die dieser Wirthschaft correspondirenden Effekte, so ist klar, daß da den überhäuften Arbeitskräften der steigenden Bevölkerung durch eine blühende Industrie fast gar keine, oder doch wenigstens eine zu dieser nur verhältnißmäßig unbedeutende Gelegenheit geboten ist, diese nützlicher, als in der Bearbeitung dieser Miniaturlandwirthschaft anzulegen, auch eine Arbeitslosigkeit mit einer monotonen Abspannung und Armuth entsteht, welche zwar noch nicht an Lebensunterhalt leidet, aber um so drückender ist, als sie mit jeder Generation besorglicher wird und spekulativen Geldaristokraten Gelegenheit bietet sich auf Kosten dieser zum Herrn ganzer Gemeinden zu machen. —

Das Vertrauen in diese Organisation des Parzellirungssystems verschwindet aber ganz, wenn wir diesem noch den äußerst fühlbaren Mangel eines geordneten Grundsteuerkatasters auf Grund einer rektifizirten Feldkarte hinzufügen und die Besteuerung des Grund und Bodens auf Treue und Glauben bestimmt sehen, — ja es liegen Fälle vor, wo ein Grundstück in den Steuerrollen steht, welches nach seiner Benennung gar nicht mehr vorhanden ist*). Wie unter solchen Verhältnissen in unserem Zeitalter noch ein geordneter Staatshaushalt bestehen kann, begreifen wir kaum, — noch weniger begreifen wir aber, wie das Hypothekenwesen und das juristische Urtheil in streitigen Fällen einen sicheren Halt findet!

Wenn unter diesen Umständen der bürgerliche Frieden dennoch erhalten bleibt und die Ehrfurcht vor dem schiedsrichterlichen

*) Dieser Fall kommt in der Gemeinde Oepfershausen im Amt Sand vor.

Alter entscheidet, so zeugt dies allerdings von einer Friedfertigkeit ohne gleichen, aber auch von einem geringen Rechtsbewußtsein, und einen so tief in Fleisch und Blut übergegangenen Schlendrian, daß Niemand daran denkt sich um eine Furche Landes der Gefahr eines Prozesses preiszugeben, denn dieser ist sicherlich um so gefährlicher, als die Basis des rechtlichen Erkenntnisses in Zeit und Raum verloren ging. Unberücksichtigt können wir jedoch nicht lassen, daß durch dieses Verfahren ein Rechtszustand entsteht, welcher gewiß von um so bedauernswertherer Natur ist, als der Zaghafte und Gutmüthige nicht allein dem Trotzigen und Brutalen gegenüber seinen rechtlichen Grundantheil successive verliert, sondern auch ungeachtet dessen die Lasten und Pflichten zu tragen hat, welche ihm der Staat und die Gemeinde auferlegt und folglich mit doppelten Ruthen gestraft ist, während letztere auf Kosten dieser Güter sammeln. Ist nun in Gegenden, wo die Industrie, der Handel und die Gewerbe noch im Argen liegen, leicht begreiflich, daß ihre Bewohner vorzugsweise und lediglich auf den Ackerbau angewiesen sind, so sieht auch ein Blinder ein, daß sich an dessen Cultur allein die Fäden knüpfen, welche neben der Existenz den Wohlstand des Bürgers ausmachen. Wenn die Cultur des Grund und Bodens aber wie dargethan an Bedingungen gebunden ist, welche hier in einer trostlos-chaotischen Verwirrung gefangen sind, so ist auch klar, daß, indem sich dem Wohlstande die Arbeitslosigkeit, die physische und moralische Abspannung mit einer sehr precären Armuth substituirt, auch die materiellen Mittel fehlen, welche die culturgeschichtliche Entwickelung eines Volkes im Einklang mit den Forderungen und Bedürfnissen der Zeit unumgänglich bedingt. —

Um einer solchen culturgeschichtlichen Renitenz abzuhelfen, bedürfen wir außerordentlicher Hebel; — einen solchen Hebel besitzen wir aber in dem System der Eisenbahnen. Wenden wir diesen auch für die Hebung der Wohlstandsinteressen der Herzogthümer an und setzen voraus, daß der Angriff und die Vollendung der Main-Werrabahn nicht lange mehr auf sich warten lassen, so hegen wir auch die zuversichtliche Erwartung, daß ein neues Leben, Regen und Treiben den Impuls zur Ausrottung

des Schlendrians gibt, welcher durch noch größere Consistenz die Gesellschaft unwiderruflich verderben muß. Je weiter diese Consistenz aber schon gediehen ist, desto mehr gewinnt die Main-Werrabahn in ihrer culturgeschichtlichen Bedeutung an Hebelkraft, vermöge deren wir ihr den Beruf beilegen, nicht allein jene materiellen Verbesserungen einzuleiten, indem sie das Traurige der progressiven Werthlosigkeit der natürlichen Hülfsmittel aufhebt, sondern in deren Vollführung auch die geistigen Elemente zu erfrischen und zu wecken; denn beweisen die faktischen Erfahrungen aller Zeiten, daß ein gut organisirtrs Communications- und Transportsystem nicht allein die sicherste Grundlage der industriell-commerziellen Wohlfahrt ganzer Nationen ist, durch dessen vernünftige Entwickelung im fortschreitenden Geiste der Zeit sich diese zu einer bestimmten Macht erheben, so bleibt auch unbestritten, daß diese Macht nur in dem wohlverstandenen Interesse aller Glieder der Staatsgesellschaft dauernde Befestigung findet. Wie sich dieser Grundsatz von den ältesten bis auf die neuesten Zeiten bewährt hat, darüber haben wir uns schon in der Einleitug ausgelassen, so, daß wir jetzt nur noch zu sagen brauchen, wie das Eisenbahnsystem unter ähnlichen Umständen anderen Orts, als die Main-Werrabahn zu modifiziren bestimmt ist, der Erfolg das Beginnen vollkommen rechtfertigte. Fest überzeugt, daß mit der Verwirklichung dieser Bahnlinie auch der beste Erfolg für die Herzogthümer nicht zweifelhaft ist und mit ihr eine Summe todter und lebensmatter Atome des menschlichen Verkehrs fruchtbar und nützlich werden; wie durch Anfeuchtung der materiellen Elemente auch die geistigen Nahrung finden, durch deren organischen Contakt die staatlichen und bürgerlichen Lebensverhältnisse eine blühendere Schwängerung erleiden, schließen wir diesen Paragraphen mit dem treffenden Urtheile eines Anderen, welches hier ein wirksames Echo finden mag. —

„Es gibt keine lächerlichere Phantosmagorie, als die, daß durch das Eisenbahnwesen die Prosa zur Herrschaft gelange und die Poesie verschwinde. O, ihr Freunde der Miethkutschen, der Knitteldämme, der Moräste und Hohlwege — schöpft Muth und seit getrost! Es wird trotz Eisenbahnen, immer noch Miethkutschen, Eilwagen, Knitteldämme, Kothwege

auf der Welt geben, an welchen sich euer Gemüth erfreuen und begeistern mag. Wahr ist es freilich, daß die Poesie die Stereotypenbilder von flüchtigen Rossen und Wagen, die am olympischen Grenzstein zerschellen, nicht mehr lange vorbringen kann, und daß sie aus ihrer Stabilität heraus getrieben wird auf die Fluthen des grünen Frühlingslebens — um entweder ohnmächtig zu schweigen oder unter dem wolkenblauen Himmel mit den Sängern der Lüfte zu wetteifern. Welcher Anblick ist imposanter und zugleich begeisternder, der Anblick eines Wagengauls, der eine Miethkutsche mühseelig im Kothe fortschleppt, oder der Anblick einer unabsehbaren Bahn, die mitten durch die Felder ihres Wegs zieht, Gräben und Flüsse überspringt, durch Wälder fliegt, durch Moorgründe dringt, die Berggelände erklimmt, Brücken über die Abgründe schlägt, weiten Thälern das Joch auflegt und die Ebene durch den Bauch der Berge sucht? Dazu denke man sich die im Fluge auf metallenen Geleise daherbrausende Maschine, das schöne Ungeheuer mit dem Eingeweide voller Flammen und den Adern voll siedenden Wassers, ungestüm und gewaltig wie der Sturm und doch gehorsam der Hand eines Kindes. Sieht man sie von fern, während sie von den Bäumen am Wege zwischen den blumigen Wiesen, den bewaldeten Bergen und angrenzenden Erndtefeldern dahingleitet, so ist nichts ihrer Eleganz, ihrer Behändigkeit, ihrer ruhigen, immer gleichen Grazie vergleichbar. Steht man ihr nahe, während ihr Räderwerk lärmt, ihr Feuerheerd knistert, das Horn ihrer Esse zittert, ihre Hebel wie eiserne Fangen mit Riesengewalt in die eisernen Getriebe greifen, sieht, wie ihre Luftklappen auf- und zuschlagen und hört sie schnaufen, während der kleine Mensch auf dem Rücken des Ungeheuers, von Rauchwolken umhüllt und Funken umsprüht, so geruhig des Ungeheuers Lauf bald willkührlich hemmt, bald beschleunigt: — wer fühlt sich da nicht erhaben als Mensch durch das Schauspiel der gewaltigen Macht und der vollkommenen Sicherheit gegenüber der ungeheuersten Kraft. Und dann ihr Lauf! wie eine gerüstete Amazone, wie eine Tänzerin leichten Fußes, gleitet sie einher und doch bringt sie tausende von Reisenden und tausende von Centnern an allerlei Gütern. So ist freilich der klappernde Miethkutscher, der abgesetzte Karrengaul und der dumme Wagen-

lenker nicht und darum sind diese drei Pretiosen der Vergangenheit in den Augen derer, die vor Hypochondrie den Geist unserer Zeit nicht verdauen können, ungleich poetischer. Wenn es zur Poesie führt nichts zu wissen, die Welt im Großen nicht zu kennen, und sich mit Ekel von den über die Erdrinde zerstreuten Schätzen der Kunst und von der Herrlichkeit der Natur, von dem Angesichte der Völker und ihrer Städte abzuwenden, wenn sie nicht unter Mühseeligkeiten und für das fünffache Geld in fünffacher Zeit zu schauen sind; wenn es zur Poesie führt, von den großen Pulsschlägen des Weltlebens nichts zu erfahren; wenn Hohlwege, prellende Wirthe und grobe Postmeister*) die Wege und Genien sind, auf und mit denen die Poesie allein zur Quelle der Begeisterung gelangen kann; denn sagen wir ihn lieber heute, als morgen Valet — denn was sich für Poesie ausgiebt, ist ja

*) Ein Irrthum, da auch die Grobheit ihre Poesie nach einem Sonette von J. D. Gries haben soll, welches ich zur Berichtigung hier folgen lasse:

Die Grobheit ist von allen hohen Dingen
Das göttlichste, belehrt uns Friedrich Schlegel;
Man muß so grob sein, wie ein Bauernflegel
Um bis zur Gottheit sich empor zu schwingen.

Drum lob' ich Freund Dein kräftiges Vollbringen,
Dein würdig Thun, nach so erhabner Regel,
Mit kühnem Geiste spannst Du alle Segel
Und willst, wie Jakob mit dem Höchsten ringen.

Wohl! trotz Sonettensturm und Reimgestöber
Will ich mit dir weitteifern in Triumpfen;
Boötiens Born begeistert edle Krieger
Heraus zum Kampf! — Grob bist Du? Ich noch gröber!
Den höchsten Trumpf will ich noch übertrumpfen
Und wer das letzte Wort behält, ist Sieger!

Sicherlich ein Trost für die Gewaltigen des Posthorns, welche in der That die Mission zu haben scheinen, sich herrschend statt dienend auszuzeichnen. Doch gibt es auch hier Ausnahmen, die, wenn sie auch gezählt sind, um so wohlthätiger und versöhnender wirken, als man sich nur selten von einer solchen Rarität wahrhaft gastfreundlicher Zuvorkommenheit überrascht findet. Ein solches Begegniß im Lande der Blaugelben hat wenigstens für den Verfasser besonders schonende und verhöhnende Erinnerungen R.

denn doch nur dummes Philisterthum. Der Dichter gehöre der Welt und die Welt sei ihm. In einem solchen Verhältniß stehen alle Dichter-Heroen zur Welt und Zeit — von Homer und Hesiod bis auf Göthe und Schiller. Eben so thöricht ist die Furcht vor Austilgung aller Unterschiede in Charakter, Sitten, Vorstellungsweisen und vor der Verflachung des Menschengeschlechts in eine monotone Ebene, eine Sahara, wo die Einheit in der furchtbarsten Gestalt zu Thron sitzt. Man vergißt bei solchen Vorstellungen ganz und gar, daß das Demoliren des alten Bauwerks nur eine allererste Consequenz des Eisenbahnwesens ist und sieht das Mittel für den Zweck selbst an; man vergißt, daß nach unabänderlichen Naturgesetzen aus dem Zerstören, wie in der physischen, so in der sozialen und sittlichen Welt, der Prozeß der Neugestaltung hervorgehen müsse, deren Wesen und Umfang wir allerdings aller Erfahrung baar, noch nicht ahnen können, die aber darum keineswegs ausbleibt. Man vergißt, daß jede Natur vermöge einer inneren Kraft und Nothwendigkeit, ihr Gleichgewicht wieder herstellt; — daß jede Entwickelung eine Zeit lang in einer Richtung fortsetzt, unfehlbar ihre Reaktion selbst hervorruft. Treibt das Eisenbahnwesen durch tausend größtentheils noch unbekannte Hebel die Menschheit zur Konzentrazion, zur Assimilation, zur Einheit, so wird es zweitausend jetzt schlummernde Kräfte in Bewegung setzen, sowohl in uns selbst, wie in den uns umgebenden Dingen, welche das Einheitsstreben ausgleichen, indem sie zur Divergenz und Zerfällung, zur Vielheit und Vielgestaltigkeit treiben. Sehen wir letztere auch augenblicklich weniger wirksam, gleichsam schwach und zurückweichend vor dem Andrange jener, so werden sie sich, kommt die Zeit, schon um so entschiedener geltend machen. Ja, bestände die ganze Menschheit nur aus zwei collektiven Individualitäten, so würden trotz Buchdruckereien und Eisenbahnen, trotz Allem, was Kunst, Wissenschaft und menschlicher Scharfsinn jemals vermögen werden, diese zwei doch nicht zur Einheit des Individuums zusammenfließen. Jede Ausbildung hebt immer nur die eine Individualität mit schärferem Gepräge heraus. Nur Dummheit und religiöser Aberglaube drücken dem Menschen den Stempel der Monotonie auf, nur sie verstehen

die Züge der Menschen in die nämliche Form zu gießen*). Die Eisenbahnen heben den Gegensatz und Widerstand des Individuums nicht auf; dies ist ihrem demokratischen Wesen zuwider. Das kann nur die Despotie mit ihren Instituten — die Despotie, welche mit dem Streben nach Einförmigkeit das Leben selbst aufzuheben trachtet und den Tod an dessen Stelle setzen will. Käme je die Zeit, wo die Menschen in allen Dingen einer Sitte und eines Sinnes wären, wo sie einander nichts mehr zu sagen, wo sie nichts mehr zu verhandeln und zu wagen hätten, so wäre auch die Rolle des Menschengeschlechts auf Erden ausgespielt und ein neues Weltalter müßte beginnen; Wesen einer höhern Stufe müßten an der Menschen Stelle treten zur Erreichung höherer Vollkommenheit nach dem Plane des Schöpfers." —

Obgleich wir nun mit diesem Satze die culturgeschichtliche Bedeutung der Main-Werrabahn schließen wollten, wird der geneigte Leser doch nicht übel deuten, wenn wir noch einer Bestimmung gedenken, welche folgenreich für die deutsche Nationalität ist, und in nichts Andern besteht als der Amalgamation der süd- und norddeutschen Lebensprinzipien. — Die Lage der Main-Werrabahn mit ihrem einen Ende nach Süd- und dem anderen nach Norddeutschland führend, ist das natürliche Glied und Mittel einer Verbindung, welche die Diplomatie bis auf die jüngste Zeit mit allen Dämonen ihres finstern Gewerbes und allen Künsten der Intrique zu hindern unausgesetzt bestrebt ist. Trenne und herrsche, dieser Grundsatz des Rückschritts, — der diplomatischen Wissenschaft und Kunst, — wer kennt nicht seine verderbenschwangeren Folgen für das Glück der Völker? — wer erinnert sich nicht seiner krampfhaften Verzuckungen in dem nationalen Streben der Neuzeit? — wer kann noch blind gegen die Agitationen sein, welche ihm in den Sondergelüsten von Süd- und Norddeutschland folgen? wer empfindet nicht die moralische Abspannung, welche sich

---

*) Sehr bezeichnend für jene geistlichen Apostaten, welche das geheiligte Priestergewand nur als das Mittel ihrer irdischen Zwecke tragen.

demselben in der deutsch-nationalen Frage substituirt? und ist nicht selbst die Erhebung von 1848 eine natürliche Folge seiner Experimente? — Je weniger wir die Wahrheit der Zustände läugnen können, welche wir in diesen Fragen interprätiren, desto mehr haben wir Ursache diesem den Nationalhaß und die Entsittlichung der Völker erzeugenden Werkzeuge das andere entgegenzusetzen, welches unbekümmert um triviale Calküle gewissenloser Staatskünstler den Weg zur Versöhnung, der Nationalkraft, der sozialen und politischen Selbstständigkeit des Menschengeschlechts führt.

Durch welche Institutionen dies Ziel erreicht und formulirt werden soll, kann uns gleichgültig sein, indem wir jedem politischen Prinzipe Gerechtigkeit widerfahren lassen, welches in der Erfüllung dieses die Tugenden einer gerechten, volksthümlichen und kräftigen Staatsorganisation vereinigt.

Eine der großartigsten Mittel für die Befreundung der Völker und der Amalgamation ihrer geistigen und materiellen Interessen ist aber unstreitig das Eisenbahnsystem, unter dessen Aegide wir nicht allein Toleranz gegen unsere Antipoden zu üben lernen, sondern auch von diesen freundlichere Nachsicht und Würdigung unserer Ansichten und Lebensfunktionen empfangen. Ist aber im Allgemeinen wahr, daß die Versöhnung zweier feindlichen Capazitäten schon dadurch näher geführt wird, wenn man ihnen ein Mittel bietet durch welches gemeinschaftliche Zwecke und Interessen vertreten werden, so wird diese sicherlich eine vollständige sein, wenn man der Verwandtschaft der Mittel und Zwecke noch die der persönlichen Achtung und Würde substituirt.

In diesem Verhältniß steht die Main-Werrabahn zu Süd- und Norddeutschland als Collektivfaktoren des nationalen Deutschlands, indem es sich hierfür um nichts mehr handelt, als beide durch die Näherung ihrer politischen Nationalinteressen, auch von der Verwandtschaft und nothwendigen Contrereaktion ihrer sozial-materiellen Interessen zu überzeugen. Die künstliche und unnatürliche Spannung wird aufhören, sobald durch richtige Würdigung der beiderseitigen Interessen diejenige gegenseitige Achtung entsteht, durch welche jedes sittliche Gefühl eines Volkes Vertrauen zu seinen Concurrenten faßt und in diesem an das

Werk der Ausgleichung und Identifizirung gemeinsamen, segensreichen Handelns geht. Dies schöne Ziel der Volksfreundschaft, der Humanität und der gewaltlosen Gerechtigkeit unter und zu einander ist ein höchst ehrendes Aequivalent der Civilisation, welches unter allen Eisenbahnen auch der Main-Werrabahn zu Theil wird, wenn man den nationalen Standpunkt mit Hingebung und Wärme behauptet. —

§. 27.

Die Summe von Thatsachen und Erfahrungen, deren kritische Analyse bald mit freudigen, bald schmerzlichen, bald mißtrauischen, bald vertraulichen Erinnerungen hinter uns liegt; — über die wir bald billigend, bald tadelnd und verwerfend urtheilten und sich vor uns wie ein Chaos von den verschiedensten Elementen aufthürmte, verlangt endlich nach jener Neutralisation und Scheidung, welche uns in den Stand setzt den sich täglich steigernden Forderungen der Zeit die ihrem Bedürfniß entsprechenden Aequivalente anzupassen. Was wir unter jenen verstanden, um diese zu berechnen, ist in ihren Grundzügen bereits bekannt; fremd nur noch die leitende Idee, welche wir für ihre Befriedigung pflegten und nach reiflicher Erwägung allen verehrlichen Interessenten der Main-Werrabahn zu empfehlen gedenken. Heben wir zu diesem Zwecke noch einmal die Grundbedingung dieser in der Zurückziehung und selbstständigen Handhabung der ertheilten Bauconzessionen durch die sächsischen Herzogthümer besonders hervor und folgen dann den Grundsätzen, welche wir als den natürlichen Status quo der Realität jenes Projektes ansehen, so finden wir diese:

1. in der staatlichen Constituante, welche nothwendig ist, um die Leitung dieser Angelegenheit jedem indirekten Einflusse zu entziehen. Die staatliche Constituante begreift indessen nichts anderes, als die Einrichtung, welche getroffen werden muß, um auf die unzweideutigste Weise zu bestimmen, in welchem Grade und Verhältnisse die einzelnen bei dem Baue der Main-Werrabahn betheiligten Staaten für deren Ausführung und Betrieb mitwirken können und sollen. Bei der Vielköpfigkeit der Betheiligung von vier Staaten, Weimar, Kurhessen, Meiningen

und Coburg ist die Wichtigkeit dieses Kapitels um so leichter einzusehen, als bekannt genug ist, daß das leidenschaftliche Beharren bei der Berührung und besonderen Berücksichtigung von Lokal- und Privatinteressen schon einmal zu Zerwürfnissen und jener Anspannung des allgemeinen Interesses führte, welchem die allmählige Auflösung des Thüringischen Eisenbahnvereins folgte. Hier kommt es also vorzugsweise darauf an die Rechte und Pflichten aller Vereinsstaaten in einer solchen Collektivbehörde zu vereinigen, daß es dieser weder an Kraft, noch Umfang mangelt, um sowohl die Interessen des Einzelnen wie der Gesammtheit nach einem constanten Prinzipe und mit der nachdrücklichsten Energie zu vertreten. Zu diesem Zwecke giebt es jedoch nur zwei natürliche Competenzen, nämlich:

a) ein Direktorium, dessen Bildung sich zu der Zahl seiner stimmberechtigten Mitglieder verhält, wie die Gesammtlänge der Bahnlinie zu der ihrer Längenberührung der einzelnen Staaten. Veranschlagen wir nun die Bahnlänge zu 16 deutschen Meilen und theilen jeder Meile als Längeneinheit ein Mitglied mit einer Stimme zu, so gestaltet sich dies Verhältniß etwa so:

$x:(1+2+3+10)=16$: (Kurhessen, Weimar, Coburg und Meiningen *) verhält.

Neben diesen Normalen bliebe uns nun noch die Bestimmung des Präsidiums mit zwei Stimmen übrig. Dies kann aber Niemand weiter zu Theil werden, als Meiningen, obwohl dies schon mit einer Stimme mehr, als die anderen Staaten zusammengenommen in unserer Proportion auftritt. Wollten wir endlich noch annehmen, daß sich Kurhessen, Weimar und Coburg auch über die Vereinigung und Uebertragung ihrer sechs Stimmen mit Coburg verständigten und somit Meiningen und Coburg die Exekutive allein ausübten, so wäre für letzteres selbst dennoch nichts gewonnen, wenn Meiningen auf das Präsidium zu Gunsten Coburgs verzichtete, da jenes immer noch mit zwei Stimmen Mehrheit entscheiden würde oder es doch wenigstens könnte. Da

---

*) Die hier gegebene Reihenfolge ist streng zu beobachten, indem sie sich auf die spätere Lage der Bahnlinie bezieht.

also der guten Sache selbst mit der möglichst bereitwilligen Toleranz unbeschadet des sonstigen Stimmrechts Meiningens nicht viel gedient wäre und die größte Einfachheit und Bündigkeit des Geschäftsganges dringend empfohlen werden muß, so will es uns dem Zwecke entsprechender erscheinen, wenn wir

b) „ein solches Direktorium prätendiren, welches von einem Staate abhängig unter solidarischer Verbindlichkeit der Rechte und Pflichten aller Vereinsstaaten als selbstständige Behörde keinen Privat- und Sonderinteresse dient. Wie wir dies gemeint haben wollen, darauf werden wir bei dem Abschnitt der Bau- und Betriebsverwaltung zurückkommen, indem wir uns jetzt nur damit beschäftigen können, von welchem der Vereinsstaaten die gedachte Exekutive ausgehen soll. Die Wahl kann nicht zweifelhaft sein, sobald wir die Vortheile und Rechte ermessen, welche dem einen vor dem anderen zustehen. Waimar und Kurhessen werden billigerweise von selbst zu Gunsten Meiningens verzichten, sobald Coburg sein eignes Gewicht nicht höher anschlägt, als diese beiden das ihrige anschlagen können. Theilen sich Coburg mit Waimar und Kurhessen in sechs Gewichtsaequivalente, so dünkt uns, daß Meiningen selbstverständlich das Recht dieser Exekutive um so mehr gebührt, als sich ihm noch andere Vortheile verbinden, welche die Gesammtheit jener nicht aufwiegt. Unter diesen heben wir neben anderen besonders den hervor, welcher Meiningen ziemlich zum Centralpunkt des ganzen Unternehmens macht, indem seine Bahnlänge nicht allein zwischen Waimar und Kurhessen einer- und Coburg andererseits liegt, sondern auch dem Verkehre innerhalb der Grenzen der M.-W.-Bahn die meisten Hülfsmittel geboten sind. Außerdem liegt auch die Stadt Meiningen ziemlich in der Mitte der Bahnlinie, wo der ganzen Verwaltung als Sitz des Direktoriums in unmittelbarer Nähe der höchsten Staatsbehörden wesentliche Berücksichtigung beizumessen ist. Aber auch abgesehen von all den lokalen Vortheilen, welche Meiningen für das Direktorium darbietet, hat es noch einen ganz besonderen Rechtsanspruch auf dessen Ausübung — das Recht, welches sich auf die Billigkeit der am meisten dargebrachten und darzubringenden Opfer stützt! — ein Recht, was ihm im vollsten Sinne und Maße des

Worts zusteht, indem Meiningen nicht allein mit einem Kostenaufwande von 50,000 fl. rheinisch die bisherigen Vorarbeiten bestritt, sondern dieselben auch bis zur Stunde unverzinslich dem allgemeinen Besten opferte. Wollen wir endlich noch hinzufügen, daß Meiningen nach den Vorschlägen welche wir für die Aufbringung der Kapitalsumme des Baues machen werden, den größten Antheil zu tragen und jedenfalls das ausgedehnteste Interesse daran genommen hat, wie ferner nimmt, so steht Meiningen nach Billigkeitsrecht nicht allein die Exekutive der Main-Werrabahnbauangelegenheit zu, sondern es verbinden sich ihm auch eine das ganze Unternehmen begünstigende Summe von Vortheilen, welche die übrigen Vereinsstaaten unverhältnißmäßig entbehren. Nachdem wir uns nun über die staatliche Constituante verständigt haben, gehen wir

2. zur Aufbringung des Baukapitals über. Die Summe, welche für die Realisirung des Main-Werrabahnprojektes aufzubringen ist, schwankt zwischen sieben bis acht Millionen Reichsthalern — eine Summe, welche unter den örtlichen Verhältnissen bedeutend zu hoch veranschlagt erscheint, wenn wir Bauplan und Lage der Bahnlinie mit unserem Reformsystem in Verbindung setzen. Kann nun hier von einem spezifizirten Kostenanschlage wohl kaum die Rede sein, da wir für einen solchen wenigstens eines speziellen Nivellements der Bahnlinie benöthigt sind, so können wir ungeachtet dessen dreist behaupten, daß das Baukapital kaum sechs Millionen Reichsthaler ausmachen darf, sobald man die Bedingungen erfüllt, welche wir in dem nächsten Abschnitt motiviren wollen. Nehmen wir nun auch sechs Millionen Reichsthaler als Maximum des aufzubringenden Baukapitals an, so fragt es sich auch in allem Ernst darum wie diese Kleinigkeit liquid gemacht werden soll und kann? Die Wege, welche man bereits einschlug, haben mit Ausnahme des Meyerschen noch alle ihr Ziel verfehlt, und mehr wie einmal stand schon Herkules am Scheidewege. Das Scheitern der verschiedenen Versuche jenes Kapital durch eine Staatsanleihe zu bewirken, hat seine natürlichen Ursachen, indem z. B. die Einkünfte Meiningens in keinem richtigen Verhältniß zu einer Anleihe von 3,750,000

Reichsthalern steht, welche es ihm auf 10 Meilen Bahnlänge tragen würde, wenn wir die angenommene Vertheilung als Normale behaupten wollen. Nichts desto weniger ist es Meiningen vorbehalten das Außerordentliche zu thun, um mit dem guten Beispiele vorangehend und von den übrigen Vereinsstaaten verhältnißmäßig unterstützt dem Privatmanne Vertrauen einzuflößen und dessen Interesse zu erregen. Dies Interesse ist bereits kein geringes, indem Hunderte bemittelter Privatmänner nur darauf warten, durch öffentliche Darlegung der Verhältnisse ein sicheres Urtheil zu gewinnen. Ist die Oeffentlichkeit schon an und für sich der Prüfstein des Guten und Schlechten, wie vielmehr muß er es nicht in einer Sache sein, welche gerechtfertigt in allen ihren Beziehungen des allgemeinen Lebensverkehrs unbedenklich mit der Farbe herausgehen kann, um böswilligen Umtrieben das sichere Grab zu betten, gediegene Urtheile der Verständigeren zu fördern und das Vertrauen zum ganzen Unternehmen zu beleben! Leider ist dieser Weg der Oeffentlichkeit bislang dem des schüchteren und versteckten Staatsgeheimnisses gewichen, — aber was ist auch damit genutzt worden? — Wahrlich nur Mißtrauen gesät, wo Vertrauen zu ärndten war. Also der Weg der Oeffentlichkeit begleite die gute Sache von jetzt an in ihrer Entwickelung und Vollendung, wie wir dieser unsern Plan der Kapitalaufbringung substituiren. Dieser besteht nur darin, daß wir die Bausumme von sechs Millionen Reichsthalern in drei gleiche Theile zerlegen, also in drei mal zwei Millionen Reichsthalern feststellen, wovon ein Dritttel aus Staats- und zwei Drittel aus Privatmitteln beschafft werden sollen. Letztere zerfallen jedoch wieder in zwei Theile, nämlich

α)	2,000000	Reichsthaler	Prioritäts-	Aktien,
β)	2,000000	„	Stamm-	

wovon letztere mit 3 oder höchsten $3\frac{1}{2}$ pCt. verzinst und dieser Zins durch Solidarverbindlichkeit der Vereinsstaaten garantirt werden soll. Berechnen wir nun die zwei Millionen Reichsthaler, welche aus Staatsmitteln beschafft werden sollen auf die einzelnen Staaten und nehmen für diese Berechnung den Maaßstab ihrer angegebenen

Längenberührung durch die Bahnlinie, so vertheilt sich diese Summe so, daß auf

Kurhessen	=	125000	Reichsthaler
Weimar	=	250000	
Coburg	=	375000	
Meiningen	=	1,250000	

fallen. Da endlich die vorerwähnten Staaten durchgängig das constitutionelle Staatsprincip haben und deren Regierungen somit für die Einnahme und Ausgabe jener Summen an die Genehmigung der bezüglichen Stände gebunden sind, so früge es sich wohl noch darum, ob diese ihre Genehmigung ertheilen würden? — Bei reiflichem Erwägen der Interessen, welche die Main-Werrabahn ohne Unterschied sowohl in direkter als indirekter Beziehung für alle die Vereinsstaaten hat, läßt sich kaum anders resultiren, als daß sie dem Unternehmen nicht allein diese, sondern auch jede andere billige Unterstützung angedeihen lassen. Am wenigsten kann hierüber bei Kurhessen, Weimar und Coburg ein Zweifel herrschen, indem die Summe, welche sie dem Werke leihen in keinem Größen-Verhältnisse zu den Vortheilen steht, welche durch dasselbe in ihre Statsgesellschaft fließen. Aber auch bei den Ständen Meiningens läßt sich voraussetzen, daß sie keinen Widerspruch gegen jene Regierungsvorlage erheben, indem sie dadurch nicht allein im Widerspruche zu den Wünschen und Forderungen des Volkes und der Zeit, sondern auch zu sich selbst stehen würden, sobald wir ihr wiederholt in dieser Richtung ausgesprochenes Verlangen beim Worte halten. Was also die Sanktion der Stände beträfe, könnten wir unbesorgt sein; anders ist die Sache bei den Regierungen. Leider gehören diese nicht immer dem Besten des Volkes an und die Zeit hat bei ihnen selten denselben Werth, als bei diesem. Nichts desto weniger hieße es jedoch nichts mehr, als sich der Pflichten der Staatsgewalt entschlagen und unbedacht des Volkes und des Staates Wohl einem ungerechtfertigten Privateigensinne opfern, wenn sich dieselben nicht kurz und bündig zu Gunsten der endlichen Ausführung des Main-Werrabahnprojektes entschlössen und über die Art und Weise derselben verständigten. Wir können nicht genug wiederholen, daß sie den

Wechsel und Werth der flüchtigen Stunde nicht zu gering veranschlagen mögen, um nicht zu spät zu bereuen, was der wichtige Augenblick gewährt!"

Niemals kann es wenigstens eine triftige Entschuldigung sein das Große und Nationale auf Kosten lüsterner Privatinteressen zu vernachlässigen — es kann den Regierungen der Vereinsstaaten nimmer verziehen werden, wenn sie diesen letzten günstigen Augenblick unbenutzt verstreichen lassen und thun sie es dennoch, so ist der Fluch des Volkes so gerecht, wie die Stimme des Himmels.

Es ist keine gültige Retirade, wenn man sich auf den Mangel des Geldes stützen will, während Deutschland seit 1848 wohl mehr, als 40 Millionen Reichsthaler in der Vertretung von Sonder- und Privatinteressen nutzlos vergeudete, — es ist keine Ehre, sondern ein Schimpf für den Privatmann, wenn er wie das Kind seine Puppe seinen todten Mammon liebkosend von einer Ecke in die andere schleppt und vor Angst und Bangigkeit eines Ungefährs die sorgenvolle, schlaflose Nacht dem edlen und hochherzigen Bewußtsein einer vollbrachten, guten That vorzieht, — es kann nie besser werden, wenn der Besitzende nicht Vertrauen zu sich selbst, den Werken der Wissenschaft und Kunst, den guten Werken der Staatsregierungen faßt; wenn beide nicht darum besorgt sind Hand in Hand des Volkes Wohlfahrt zu fördern und der hungernden Armuth Gelegenheit zu bieten sich Nahrung zu verschaffen! —

O, es liegen tausende von gerechten Aufforderungen vor, welche Regierung und Besitzstand bestimmen sollten andere Mittel als den Mechanismus religiöser Mysterien anzuwenden, um der Quintessenz der Demoralisation vorzubeugen; denn wer Ohren hat zu hören und Augen, um zu sehen, — wer das Verlangen, den Beruf und die Pflicht hat sich über die Schicksale und Gebrechen des Volkes zu unterrichten, der trete mitten in die verarmte Werkstätte des Handwerkers, in die dunkle Höhle des Bettlers, vor das todtesmatte Auge der modernen Armuth; der blicke in die Geheimnisse der Familie, in die Ursachen der aufgeregten Gemüther und subtrahire dann die Klagetöne des Jammers und des Elends, — horche der Stimme seines Herzens und frage sich

denn, wo es fehlt? — und dies Herz wird bei menschlicher Regung sagen — „Nahrungssorge ist der Anfang und das Ende alles Unglücks unserer Zeit, der die steigende Demoralisation und mit ihr das Verderben des Menschengeschlechts auf den Fersen folgt!“ —

Gewiß gehen wir einer höchst traurigen Zukunft entgegen, wenn diese Frage nicht durch die andere gehoben wird, welche nach menschlichem und göttlichem Rechte natürliche Pflicht des Besitzstandes mit den Regierungen ist. Je inniger wir aber hiervon überzeugt sind und nur der fadeste Eigensinn unüberzeugt bleiben kann, desto mehr dürfen wir hoffen, daß die Mehrheit der Staatsbürger, welche in Recht, Gesetz und Ordnung die Bürgschaft des Friedens erkennen, auch darauf denkt und darnach handelt, daß diesen Bürgschaftsaequivalenten die Mittel geboten werden, um in der Sicherung ihrer Stabilität die dauernde Existenz ihres Effektes zu garantiren.

Vertrauen wir also dem wackern Sinn der Regierungen, wie der Biederkeit des Besitzstandes und lassen es unerörtert, ob erstere die Beschaffung ihres Antheils der Baumittel der Main-Werrabahn dem Charakter unseres papiernen Zeitalters durch Emission von Kassenscheinen oder eine Staatsanleihe entsprechen wollen, so hätten wir nur noch die Privatbetheiligung zu motiviren. —

Irren wir nicht, so sagten wir früher schon einmal, daß der Privatmann sein mobiles Vermögen meistens nur solchen Unternehmungen widmet, bei denen ihm gewisse Prozente gesichert erscheinen, während sich nur ein kleiner, theils mehr, theils geringer begüterter Theil schwankenden und gewagten Spekulationen hingiebt. Im Allgemeinen wollen wir diese Maxime der Vorsicht nun gewiß nicht tadeln, denn Vorsicht ist zu allen Dingen nöthig; diese erscheint jedoch alsdann übertrieben, wenn sie sich auf solche Nutzeffekte stützt, welche die höchste Prozentuirung einer Kapitalanlage auf Kosten des allgemeinen Besten fordert. Niemand wird einen so schmutzigen Geiz, diese Wurzel alles Uebels, billigen, wenn es darauf ankommt, mit einem direkten Verlust von 1,5% indirekt 50 bis 100% Gewinn, welcher tausende von an-

deren Quellen des Nationalwohls flüssig macht, niederzuhalten. Wenn somit die Regierungen der bei dem Bau der Main-Werra-bahn betheiligten Staaten des Thüring'schen Eisenbahnvereins 3,5% Zinsgarantie für zwei Millionen Stammaktien anbieten und die übrigen zwei Millionen Prioritätsaktien unzertrennlich mit den Stammaktien als unverzinsliches Kapital in der Art verbunden sind, daß wer z. B. für 1000 Thlr. Aktien zeichnet, nur 500 Thlr. als Prioritätsaktien notifizirt erhält, während die andere Hälfte auf die fragliche Verzinsung der Dividende angewiesen ist, so scheint uns diese Bedingung nichts Unbilliges zu enthalten, sobald in einem Prospekt des öffentlichen Verkehrs dargethan wird, daß diese Dividende nicht wohl unter 3% hinabsteigt. Nehmen wir endlich dies Verhältniß als perfekt an und fügen hinzu, daß im schlimmsten Falle der Staat als solcher zu Gunsten der Privataktien auf eine direkte Verzinsung seiner Anlage verzichtet, indem dieser auf die indirekten Einkünfte und staatswirthschaftlichen Effekte des Unternehmens einen vorzugsweise spekulativen Werth zu legen hat und darin seine Rechnung findet, so steht doch fest, daß in dieser Art und Weise der Beschaffung des Baukapitals ein zu den materiellen Kräften der Herzogthümer verhältnißmäßig natürlicheres und praktischeres Mittel gegeben ist, als in der Idee der absoluten Anlage aus Staatsmitteln. Um dies System endlich durchzuführen, setzen wir voraus, daß der gewöhnliche Nimbus gouvernementaler Hoffarth und Eitelkeit in dem Grundsatze neutralisirt wird, welcher die Wahrung der allgemeinen Staatsinteressen als Pflicht der Staatsgewalt anerkennt. Von diesem Gesichtspunkt betrachtet, kann es für letztere nur ehrend sein, wenn sie in offene Unterhandlung mit dem Publikum tritt und sich der Unterstützung desselben ungenirt bedient. Stützt sich die Einladung zu dieser Unterstützung und Betheiligung ferner auf solche Bedingungen, welche neben ihrer Billigkeit auch die Interessen des Publikums berühren und der Zweck jener Liquidation die Hebung dieser bevorwortet, so ist auch nicht daran zu zweifeln, daß der Staat in dem Streben der Vereinigung von Mittel und Zweck zwischen ihm und dem Publikum nicht fehl geht; — wenigstens spricht für diese Ansicht die

Thatsache, daß das Volk noch nie das rechtlich begründete Vertrauen einer Regierung verwarf und mit Mißtrauen begrüßte, wo es sich um die ernstliche Verbesserung seiner Privatverhältnisse handelte. In dem vorliegenden Falle können aber die Herzogthümer, um so sicherer auf das vertrauende, freundliche und wohlwollende Entgegenkommen des Publikums rechnen, als nicht allein aus Meyers Zeit genügende Beweise des allgemeinen Interesses für die Main-Werrabahn, sondern auch rechtlich begründete und vielseitige Ursachen vorliegen, welche das eine Vertrauen mit dem andern rechtfertigt. Allerdings erwartet und fordert das Publikum, daß sich die Staatsgewalt nicht zu hochgestellt dünkt, diesem neben einem Anerbieten ein Ersuchen zu machen; — und sich zu dem Prinzipe der Gleichberechtigung des Volkes und Staates bequemt wird, denn auch jenes hat seine Marotten und will nach dem modernen Zuschnitt unserer Zeit bekurt sein. Und gewinnt die Staatsgewalt nicht an Achtung und Vertrauen, wenn sie nach echt patriarchalischem Modus Hand ist Hand mit den Wünschen ihrer Pflegebefohlenen fortgeht? — in es ihr Schaden, wenn sie sich auch außerhalb ihres Grenzgebietes Freunde und Gönner gewinnt? — ist es nicht ihre Pflicht, auch des Geringsten Stimme zu beachten, welche sich für ihre Angelegenheiten interessirt und je nach seinen Kräften für das allgemeine Beste mitwirkt! —

Wir glauben, daß die Antworten auf diese Fragen zu unsern Gunsten ausfallen, sobald wir überhaupt annehmen, daß der Egoismus nicht über der soliden Allgemeinheit steht und herrschsüchtig jeden anderen Gedanken ermordet, welchen ein anderes als das eigne Gehirn gebar.

Abgesehen von diesen Kriterien können wir doch auch das Verhältniß nicht unberührt lassen, in dem Preußen zu dem Projekt der Main-Werrabahn steht. Dies Verhältniß ist wichtiger, als es im ersten Augenblick erscheint und gewinnt an Gewicht, sobald wir den preußischen Staat als denjenigen betrachten, welcher durch seine handels- und militairpolitische Bedeutung berufen ist, die gesammte politische Macht eines nationalen Deutschlands zu vertreten. Ist dieser Beruf in der jüngsten Zeit auch keines-

wegs in dem Grade hervorgetreten, als man allgemein hoffte, so hebt eine einseitige Regierungsmaxime doch den staatlichen Beruf nicht auf, welcher sich der sittlichen und politischen Potenz der Staatsgesellschaft verbindet. Nehmen wir also an, daß die Zukunft Deutschlands als europäische Großmacht von der Preußens wesentlich bedingt ist, so können wir auch nicht verkennen, daß eine Bahnlinie für dasselbe wichtig ist, welche ein bedeutungsvolles Glied der Verbindung zwischen Süd- und Norddeutschland bildet und Preußen vielfach in sehr pikanten Verhältnissen berührt. Müssen wir endlich anerkennen, daß Preußens Zollverein schon ein sehr werthvolles Aequivalent deutscher Zolleinigung ist, in dessen System der größte Theil der deutschen Einzelstaaten und auch die sächsischen Herzogthümer aufgenommen sind, von dessen möglichster Ausdehnung sein höchster Nutzeffekt abhängt, so lehrt sich das Interesse Preußens bei der Main-Werrabahn von selbst und um so triftiger, als einer seiner industriellsten Landestheile, der Regierungsbezirk Erfurt mit dem Kreis Schleusingen in unmittelbarer Grenzberührung zu den sächsischen Herzogthümern steht. Dies würde indessen nichts sagen, wenn nicht die Industrie und der Handel, welcher sich in dem Kreis Schleusingen und besonders der Fabrikstadt Suhl nebst ihren Hilfsquellen des Thüringer Waldes bewegt, der Richtung der Main-Werrabahn folgte und in zwei bis sechs Stunden Entfernung von der fraglichen Bahnlinie läge.

Fassen wir diese Argumente nun zusammen und substituiren sie unserer Aufgabe, so findet sich das Interesse Preußens genau da wieder, wo wir der industriellen, handels-, militair- und staatspolitischen Beziehungen der Main-Werrabahn im Allgemeinen gedachten. Indem wir dies Interesse aber für den preußischen Staat in Anspruch nehmen, läßt sich um so weniger voraussetzen, daß er dem Projekte seine materielle Unterstützung verweigerte, als er ihm in den mehr citirten Staatsverträgen seine politische hat angedeihen lassen.

Dies Resumé der staatlichen Berücksichtigungen können wir jedoch nicht verlassen, ohne auch daran zu erinnern, wie diese Betheiligung noch auf benachbarte Bahnen übergeht. Unter diesen

treten besonders die F.-W.-Nord- und die Thüringische Eisenbahn hervor, indem deren rentabeler Aufschwung wesentlich von dem Bau der Main-Werrabahn abhängig ist. Wie sich dieser Schluß bei der F.-W.-Nordbahn combinirt, ist bereits bekannt; fremd nur noch in Bezug zur Thüringischen Bahn. Für die Thüringische Bahn ist die Linie der Main-Werrabahn aber von besonders hohem Interesse, weil sie die ihr sehr nachtheilige Concurrenz des Transportes aus dem Süden nach dem Nordwesten und umgekehrt durch die Linie, welche von Bamberg über Hof, Leipzig nach Halle u. s. w. geht, wenigstens in soweit beseitigt und auf die Thüringische Bahn überträgt, als sie außer der Direktion von Bamberg und Leipzig liegt; — ein Umstand, welcher wichtig genug ist, um die Gesellschaft der Thüringer Bahn zu eben so energischer Unterstützung der Main-Werrabahn zu veranlassen, als die der F.-W.-Nordbahn.

Weitere Details über diesen Abschnitt zu geben, finden wir uns einstweilen nicht gemüßigt und gehen deshalb in der Voraussetzung, daß man uns verstehen wird,

3. zur Bau- und Betriebsverwaltung unseres Entwurfs über.

Bevor wir uns weiter über die Prinzipien aussprechen, welche wir in dieser Hinsicht befolgt wissen wollen, bleibt uns zu bevorworten, daß das amerikanische Bausystem unser besonderes Interesse erregt und diesem Entwurf als leitender Gedanke vorangeht. Nach dieser Einleitung wollen wir uns nun über den Inhalt dieser Position zu verständigen suchen, indem wir

A. mit der Bauverwaltung beginnen. Was wir hierunter begreifen, klärt sich erst auf, wenn wir an unsere frühere Eintheilung der mittelbaren oder unmittelbaren Exekutive der sämmtlichen oder eines bei der Main-Werrabahn betheiligten Vereinsstaaten erinnern. Die mittelbare Exekutive stellt dort den Begriff auf, welcher sich auf das Stimmrecht der einzelnen Staaten je nach dem Verhältniß ihrer Längenberührung zu der Gesammtlänge der Bahnlinie stützt. Da sich nun jenem Modus von einer Meile als Einheit des Stimmrechts ergiebt, daß Kurhessen, Weimar und Koburg zusammengenommen immer

mit einem Minus von vier Stimmen zu Gunsten Meiningens zurückbleiben, so geht auch aus diesem Verhältniß hervor, daß letzteres selbst bei der mittelbaren Exekutive immer im Uebergewicht sein und nach dem Grundsatze des absoluten Stimmenmehrheitsbeschlusses den Ausschlag geben würde. Da im allgemeinen Interesse der schleunigsten Förderung der in diese Branche einschlagenden Geschäfte von einem viertheiligen Einflusse der respektiven Regierungen gar keine Rede und diesen selbst nichts damit gedient sein kann, einen solchen zum Nachtheile des Geschäftsganges des Unternehmens geltend zu machen, so nehmen wir an, daß die Minorität zu Gunsten der Majorität auf ihren unmittelbaren Exekutivantheil verzichtet und die hierzu in Bezug stehenden Rechte rechtsverbindlich an Meiningen überträgt. Mit diesem Akte übernimmt die Staatsregierung Meiningens die unmittelbare Exekutive und übt sie nach eigner unbedingter Machtvollkommenheit in der Art aus, daß sie jenen gegenüber nur eine allgemeine Verantwortlichkeit trägt. Daß die Minorität mit dieser Transaktion ihrer Rechte der Pflichten nicht enthoben ist, welche sich an ihren Kapitalantheil und die Bestimmungen der Exekutive hinsichtlich der allgemeinen und besonderen Verwaltungsmaßregeln für den Bau der Main-Werrabahn knüpfen, bedarf wohl keiner weiteren Erörterung, obwohl dem Einverständniß der respektiven Gouvernements jene Rechtskonventionen vorbehalten bleiben, welche sich auf Verschiedenheiten der civil- und privatrechtlichen Institutionen beziehen, deren Egalisirung besonders für die Erwerbung des Grund und Bodens von Wichtigkeit ist, wenn der ungestörte Fortgang der Bauarbeiten auf keine Hindernisse stoßen soll. Wie diese Vereinbarung jedoch zu treffen ist, liegt außer der speziellen Tendenz unserer Aufgabe, weshalb wir deren Modalitäten übergehen, um

der Bildung, den Rechten und Pflichten des Direktoriums zu folgen. Die Bildung des Direktoriums betreffend sind wir nun der moralischen Ueberzeugung, daß da jede bureaukratische Weitschweifigkeit des Geschäftsganges zu vermeiden und Alles aufzubieten ist, um dessen Bestimmung so rasch als möglich zu erfüllen, dem Zwecke vollständig entsprochen wird,

wenn die Gesammtverwaltung von vier Mitgliedern ausgeht, welche mit doppeltem Stimmrecht des Präsidiums nach dem Prinzip der absoluten Stimmenmehrheit ihre Beschlüsse fassen. Mit diesen 4 Mitgliedern des Direktoriums ist ferner zugleich der Verwaltungsrath gebildet, indem jedes nach seiner speziell funktionären Bestimmung als Referent auftritt, während der Direktor außer dieser noch für die laufenden, allgemeinen Angelegenheiten den Vortrag leitet. Theilen wir die Verwaltungscompetenz der fraglichen Direktoriums nun in die folgenden vier unumgänglich nothwendigen Faktoren

des Innern,
der Finanzen,
der Justiz,
der Technik,

so ist mit dieser auch zugleich das Resort der einzelnen Verwaltungsvorstände gegeben, dessen speziellen Geschäften letztere als selbstständige Potenzen vorstehen.

Die Funktionen eines Direktors verbinden wir hier der Verwaltung des Innern, deren Umfang sich auf alle jene Angelegenheiten ausdehnt, welche außer unmittelbarer Beziehung der übrigen drei schon in dem Worte scharf begriffenen Verwaltungszweigen steht, und für den Eisenbahnbau in Anwendung kommen, wie z. B. Disziplinarsachen, allgemeinen Verfügungen und Bekanntmachungen, Kranken- und Pensionsangelegenheiten und was dergleichen mehr ist.

Bei der grundrißlichen Darstellung der unserem Reformsystem entsprechenden Grundsätze wird Niemand Modalitäten verlangen, deren Substitution wir dann auch ganz natürlich derjenigen überlassen, welche diese zu adoptiven geneigt und berufen sind, darüber berathend zu verfügen.

Wir können hier nur noch auf einen Punkt aufmerksam machen, welcher in Folge des nach Zeit, Wissenschaft und Nutzeffekt eigenthümlich-complizirten Charakters des Eisenbahnbauwesens von um so höherer Wichtigkeit ist, als sich an dessen richtige Würdigung so ausgezeichnet reaktive Bedingungen knüpfen, daß von deren zweckmäßiger Erfüllung oft der fragliche Erfolg

des Unternehmers abhängt. Dieser Punkt umkreist die Wahl des Personals, welchem man eine Eisenbahnbauverwaltung anvertraut; — ein Punkt, welcher bisher leider zu oft unberücksichtigt blieb, um modernen Convenienzen und dem Nepotismus verwandschaftlicher Calkule Raum zu geben — aber auch, um die unheilvollsten Folgen zu haben, wie tausende der redendsten Beweise angeführt werden könnten, wenn wir den Schleier lichten wollten, welcher wie ein finsterer Dämon über den Häupteren vieler angesehener, aber nichts desto weniger gewissenloser und ungerechter Männer schwebt. Die Zeit und Erfahrungen haben daher schon längst darüber gerichtet, daß man bei der Wahl des respektiven Personals weniger auf solche Männer denken soll, deren anerkannter Verdienste durch hohe Staatswürden verherrlicht sind, sondern vielmehr auf solche, welche ihren Beruf mit männlicher und jugendfrischer Kraft; energischem aber leideuschaftslosem und bescheidenem Charakter ohne hochfahrenden Eigensinn, eitlen Stolz und abgeschmackte Formen; gründliche Sachkenntniß, unpartheiischen Rechtssinn, Bildungsfähigkeit und ohne Vorurtheile ausfüllen. — Diese Eigenschaften sind zu seltenes Eigenthum des vorgeschrittenen Alters und hoher Chargen, indem sich in diesen gewöhnlich schon ein gewisser selbstsüchtiger Ehrgeiz ausgebildet hat, welcher nichts als das eigne Ich neben sich duldet und wo er Lehre annimmt, diese immer als eine Herablassung, eine unzielsetzliche Nachgiebigkeit ansieht. Ueben wir ferner gegen verjährte Bequemlichkeiten und körperliche Gebrechen des Mannes, welche ihm mit des Dichters Worten zu sagen schon häufig in dem Herbst des Lebens eigen sind, bescheidene Toleranz, so ist doch wohl nur ausnahmsweise zu bestreiten, daß das mittlere und jüngere Alter die geforderten Eigenschaften in einem höheren Grade besitzt, als jenes des dritten Viertels. Unläugbar ist dieses nicht allein den Neuerungen der Zeit und des Lebens zugängiger, sondern die plastischere Natur desselben verleiht ihm auch noch ein Interesse, welches nach Aneignung der Fortschrittsprinzipien strebt und sie begieriger in sich aufnimmt. Die gesundere Kraft des mittleren Alters verträgt besonders Strapatzen, wie sie der Eisenbahnbau oft darbietet; ausdauernder und weniger nachtheilig, als der be-

tagte Mensch von 50 bis 60 Jahren und nicht unberücksichtigt ist zu lassen, daß auch der Kostenpunkt ein nicht unwichtiges Wort mitspricht. Männern von hohen Staatswürden verbinden sich gewöhnlich auch hohe Gehalte mit einer persönlichen Unzugänglichkeit, welche nicht in eine Verwaltung paßt, wo man alle Menschenklassen zu allen Zeiten hören muß, ohne über Verstöße gegen den guten Ton und die formularen Sitten unserer modernen Zeit zu klagen. Sagt man endlich auch wohl, daß bei einem Bauobjekt von sechs Millionen Thaler der Groschen nicht gewogen werden müsse, so ist eine solche Ansicht doch grundfalsch, indem man mit einem solchen Grundsatze auch leicht versucht wird, den Thaler nebst seinen Steigerungen unerwogen zu lassen. Nein, gerade weil hier so außerordentliche Gelegenheit geboten ist ganze Kapitalien nutzlos zu vergeuden, ist selbst der Heller zweckmäßig zu verwenden; — denn erinnern wir uns nur der vielen unglücklichen Menschen, welche im Laufe ihrer Arbeit nicht allein körperliche Glieder, sondern vielfach auch ihre Gesundheit verloren, — welche gelockt von ein paar Groschen des Mehrverdienstes eine sichere und dauernde Existenz verließen, um ihre Familie in eine bessere Lage zu versetzen und hernach brodlos in der Welt herum irren, — haben wir da nicht alle Ursache den Luxus zu beschneiden, um seinen Ertrag zu Gunsten von Unterstützung und Pensionskassen für verarmte und verunglückte Eisenbahnarbeiter, wie das dienstuntaugliche Betriebspersonal zu verwenden? — und sind Beamte, welche oft aus den wunderlichsten Gründen des Staatskalkuls ihrer natürlichen Berufscarrière entrissen und mit einem zu ihren möglichen Leistungen unverhältnißmäßigen Gehalte von 1000 — 2000 Thlr. zur Eisenbahnbauverwaltung versetzt werden, nicht offenbare Luxuspersonen, welche besser und billiger durch jüngere Männer zu besetzen sind?

Bei aller Hochachtung, welche wir sowohl vor dem Verdienste des natürlichen Berufs, als dem ehrwürdigen Alter eines Graukopfes haben, wiederspricht es unserem System der Kürze und Sparsamkeit, jene Männer da zu sehen, wo sie sich nicht allein in einer unnatürlichen, sondern auch unangenehmen Lage befinden, welche um so drückender für sie sein muß, als sie sich bald von

Verdrießlichkeit gequält, bald von einem ohnmächtig guten Willen beseelt in eine Stellung geschleudert sehen, der sie physisch und produktiv-geistig nicht gewachsen sind. Soll somit dem charakteristischen Forderungen einer Eisenbahnbauverwaltung genügt werden und das unglückseelige Motto der Kanzleiwelt „Eile mit Weile" von ihr ausgeschlossen bleiben, so müssen wir ein Personal wünschen, welches unseren eben aufgestellten Bedingungen entspricht. Sind diese Individuen allerdings gezählt, so müßte es jedoch beim Teufel zugehen und Deutschland nicht mehr der Mittelpunkt culturgeschichtlicher Civilisation sein, wenn nicht selbst in dem kleinsten deutschen Staate vier bis fünf derartig geeigenschaftete Personen zu finden wären, auf die wir neben dem technischen Personale, als den Vorständen der verschiedenen Verwaltungszweige vorzugsweise diese Bemerkungen bezogen wissen wollen, indem sie für das übrige, administrative Subalternpersonal weniger wichtig sind und es bei deren speziellem Beruf fast gar nicht auf eine besondere Altersstufe ankommt.

Jetzt einige Worte über die Rechte und Pflichten des Direktoriums, welches wir nach dieser Bildung als eine selbstständige Behörde creirt wissen wollen, der keine andere Verbindlichkeit obliegt, als die Verwaltung der speziellen Eisenbahnbauangelegenheiten, mögen diese privativer oder staatlicher Natur sein. Als eine dem Ministerium des Innern untergeordnete Behörde, hätten wir uns nun zunächst über das Verhältniß auszusprechen, in dem diese nicht nur zum Staate, sondern auch zu der bei dem Unternehmen betheiligten Privaten stehen soll, indem hier wohl zu erwägen ist, daß wenn ersterer auf den Geschäftsgang des Direktoriums einen besonderen Einfluß ausüben wollte, auch die letzteren billigerweise ein Wort mitzusprechen haben würden. Da jedoch aus einen solchen Einflusse nur Weitschweifigkeit und Zeitverluste entstehen würden, ohne weder dem Staate noch dem Unternehmen nützlich zu sein, so wollen wir die träumerischen Imaginationen kostspieliger Generalversammlungen und was dergleichen mehr ist, vermieden wissen und eine Beschränkung der Selbstständigkeit des Direktoriums nur in soweit zulassen, als wir dem Staate als solchem das Recht vindiziren die Verwaltung

dieses revisorisch zu überwachen. Dieses Recht kann sich dem Zweck unbeschadet jedoch nur auf die spezifische Administration und nicht auf die ausübende Technik erstrecken, indem die Normen dieser schon im Voraus unveränderlich festgestellt sein müssen, um Zweideutigkeit und Zwischenfälle durchaus zu vermeiden. Allerdings ist mit diesem Grade der Selbstständigkeit des Direktoriums die andere Beschränkung derselben nicht ausgeschlossen, welche den Staat zur höchsten und letzten Appellationsinstanz aller innerhalb der Competenz dieser liegender, streitiger Fälle macht, mögen diese Namens sein wessen sie wollen. Ein solches Präjudiz des Staates ist um so nothwendiger und billiger, als dieser nicht allein selbst Aktionär ist, sondern auch die Privataktieninhaber neben seiner Exekutive vertritt und letzteren gegenüber die Verpflichtung hat über die administrative Verwendung von deren Vermögen Rechenschaft abzulegen. Letzterer ist aber nach unserer Ansicht zweckentsprechend und vollständig genügt, sobald der Staat nach vorgängig vierteljähriger Revision der Gesammtverwaltung von Jahr zu Jahr einen öffentlichen Bericht erstattet, aus dem alle Theilhaber den Stand der Sache zu erfahren Gelegenheit haben. Läßt der Staat in Folge dieser seiner Befugnisse dennoch Fehler, Unterschleife und sonstige Mängel in der Verwaltung des Direktoriums einschleichen, so bleibt er den Privaten für alle daraus fließenden materiellen Nachtheile solidarisch verantwortlich, während demselben jedoch auch zustehen muß in vorkommenden Fällen die entsprechenden Maaßregeln zu treffen, welche solche Uebelstände, mögen sie persönlicher oder sächlicher Natur sein, zu beseitigen.

Die Pflichten, welche das Direktorium nach diesen Andeutungen der Staatsgewalt gegenüber hat, gehen selbstredend aus den Rechten dieser hervor, weßhalb wir hierbei nicht länger verweilen, sondern noch einige Bemerkungen über die Rechte und Pflichten der Direktorialcompetenz einschalten wollen, bevor wir zur spezifischen Bauverwaltung übergehen.

Fassen wir nämlich den Begriff der Selbstständigkeit des Direktoriums so auf, wie wir denselben normaliter skizzirt haben, so begegnen wir in dieser einer collegialisch zusammenge-

setzten Behörde, welche für die einzelnen Verwaltungsfächer wieder eine auf bestimmte Gesetze gegründete, selbstständige Geschäftscompetenz fordert, deren Leitung Sache des jedesmaligen Vorstandes des respektiven Verwaltungszweiges ist. Indem wir aber vier streng von einander geschiedene Verwaltungszweige formirten und jedem derselben ein bestimmtes Resort zutheilten, ist auch klar, daß der respektive Vorstand die spezielle Ausübung der einzelnen Berufsfächer dem Direktorium in Pleno eben so verantwortlich ist, als dieses der Staatsgewalt gegenüber. Zugleich liegt in dieser Art und Weise des Geschäftsganges aber auch für die Unterbehörden das Maaß der Selbstständigkeit und Verantwortung derjenigen Rechte und Pflichten, durch welche der generelle Contakt der Gesammtverwaltung von A bis Z dem Zwecke, der Zeit und dem Bedürfniß entsprechend in Vollzug zu setzen ist. —

Hiermit hätten wir nun das Wesentlichste der allgemeinen Grundsätze, welche wir für die Gesammtverwaltungsconstituante beobachtet und befolgt wissen wollen, erörtert; — ein besonderes Interesse haben wir aber endlich noch bei der spezifisch-technischen Bauverwaltung. —

Unter dieser begreifen wir nun das einfachste und natürlichste, somit billigste und solideste System der technischen Ausführung der Bahnlinie, — ein System, welches an Wichtigkeit gewinnt, sobald wir mit ihm den Ausschluß jedes besonderen, einseitigen Einflusses des Staats- und Privatinteresses diktiren und keine andere Rücksicht kennen, als die, welche das vorwiegend handelspolitische Interesse der Main-Werrabahn in ihren Beziehungen zu dem Süden und Norden und den angrenzenden Gliedern dieser nationalen Kette gebietet. Hat der Techniker in Folge dessen auch keine andere Aufgabe zu beachten, als die für das obige System ausgesprochene, so bleibt hier auch die Frage zu lösen, durch welche Geschäftsorganisation wir die technischen Mittel und Kräfte am Zweckmäßigsten verwenden, um zugleich den auf ihrer vortheilhaftesten Verschmelzung beruhenden, sehr wesentlichen Antheil des höchst möglichen Nutzeffektes zu erzielen? —

Für diese Organisation können wir jedoch weder die Eintheilung in Abtheilungen, noch in Inspektionen, — eine Einthei-

lung büreaukratischen Müssiggangs, schädlicher Weitschweifigkeit und hochmüthiger Beamtenkasten, empfehlen, sondern befolgen dafür dieselben Grundsätze, welche wir bei Gelegenheit der Bildung des Direktoriums motivirten. Als eine Consequenz jener tritt hier der Referent der vierten Abtheilung der Direktorialverwaltung zugleich als leitender Techniker für den spezifisch-technischen Baubetrieb auf und ist in allen rein technischen Angelegenheiten die höchste, unbedingt entscheidende Instanz, welcher das gesammte technische Personal untergeordnet und in ersten Reihe für alle technischen Anordnungen verantwortlich ist. Dem leitenden Techniker, welchen wir für die Zukunft mit dem Titel eines Oberingenieurs belegen wollen, steht ein Stellvertreter technischer Eigenschaft in der Art zur Seite, daß er ihn in allen Verhinderungsfällen in seinen Funktionen vertritt, während er außerdem seinen Beruf als Chef des technischen Centralbüreaus findet und hier die Leitung derjenigen Geschäfte besorgt, welche theils durch den Oberingenieur, theils durch die übrigen Verwaltungsvorstände zwischen diesen und den Sektionen zu vermitteln sind. Das technische Centralbüreau ist demnach eine Mittelbehörde, deren geschäftlicher Extrakt dem Oberingenieur auf der einen Seite die Mittel seines Referats im Direktorium bietet und das andere Mal durch diesen in Stand gesetzt wird seine technische Competenz zu erfüllen, indem er für alle in dieser Richtung liegende Berufsarbeiten unmittelbar verfügt. Innerhalb dieses Geschäftskreises des technischen Centralbüreaus liegt jedoch auch die Abtheilung für die maschinellen Angelegenheiten, deren Besorgung indessen einen besonderen Chef obliegt und gesondert von dem Bahnbaubetriebe, obwohl unter der Oberaufsicht und Leitung des Oberingenieurs besteht, — eine Abhängigkeit die nothwendig ist, indem das Maschinenwesen einen integrirenden Theil der technischen Gesammtverwaltung bildet, deren Ausübung zum Resort des Oberingenieurs gehört und in einem zu engen Verbande zu den übrigen technischen Disciplinen steht, um als ein durchaus unabhängiger Verwaltungszweig gelten und bestehen zu dürfen.

Dem technischen Centralbüreau subordinirt, bewegt sich endlich die Sektionsverwaltung, welche wir so organisiren,

daß wenn wir die ganze Linie von 16 deutschen Meilen in acht Sektionen theilen, jeder ein Sektions- und zwei Stationsingenieure mit sechs Bauaufsehern zukommt, von denen der Sektionsingenieur Chef oder Vorstand der Sektionsverwaltung ist und einen Sektionsschreiber zur Unterstützung seiner administrativen Berufsgeschäfte erhält. Nach dieser Einrichtung ist jede Sektion in zwei Abtheilungen gesondert, denen jedesmal ein Stationsingenieur mit drei Bauaufsehern vorsteht, die nur für die rein technische Ausführung des Bauobjektes verantwortlich sind, während dem Sektionsingenieur die gesammte Sektionsverwaltung sowohl in rein technischer, als administrativer Beziehung obliegt und unter der Revision und Controlle des Oberingenieurs steht. Dies Personal ist nicht allein vollständig für die Beaufsichtigung und Leitung der technischen Bauführung ausreichend, sondern auch für die der Selbstständigkeit dieser entsprechende mittelbare Verwaltung, indem wir die Verakkordirung einzelner Bahnstücke und Kunstbauten ꝛc. in soweit zulassen, als diese für die Erdarbeiten der ersteren 500 laufende Fuß Bahnlänge nicht übersteigt und sich für die Kunstbauten auf die Zurichtung des Baumaterials, die Gewinnung von Bruchsteinen innerhalb der Bahnlinie oder von der Sektionsverwaltung erworbener Steinbrüche, die Aushebung der Fundamente, Herrichtung der Lehrgerüste und Lehrbögen beschränkt. Ein derartiger Akkord erleichtert die Bauaufsicht sehr, ohne dieselbe aufzuheben und schadet des Bauobjektsausführung nicht, indem er nur zu gesteigerter Thätigkeit der Handarbeiter auffordert, welchen wir lediglich die Vortheile einer solchen Entreprise zugedacht wissen wollen, indem wir jeden Entrepreneur anderer Natur von der Erwerbung des Baurechts ausschließen und denjenigen den Lohn ihrer anstrengenden Arbeit genießen lassen, welche ihn im Schweiße ihres Angesichts, mit Schrungen in den Händen und trockenes Brod im Beutel rechtmäßig verdienen. Wir wollen keinen Profossen wollüstiger Bauunternehmer, welche der armen arbeitenden Menschenklasse das Blut unter den Nägeln austreiben, um es in Champagner- und wahrhaften Hofgelagen gleich einem orientalischen Pascha zu verzehren, sondern wir wollen gerecht sein gegen die Armuth und

mit allen Kräften darnach trachten die Sorgen und Leiden zu mildern, welche mit drückender Last an der Sittlichkeit, dem Rechts- und Ehrgefühl, dem friedlichen und gesetzlichen Sinne dieser oft durch Verzweiflung zum Aeußersten getriebenen Menschen nagen. Wird man das auf den Gesichtern dieser Menschen geschriebene Elend versöhnen und ihnen den rechtlichen Lohn ihrer Arbeit und Gelegenheit zu dieser geben, so glaube jeder Staatsminister sicherlich, daß er damit mehr Ordnung, Rechtssinn und Solidität in die Herzen der als schlechtes Gesindel bezeichneten Menschheit pflanzt, als alle Zuchthäuser, Zwangsjacken, Militaircolonnen, Geistliche und Strafgesetze vermögen. Man verbessere die Staatseinrichtungen und die Menschheit wird sich bessern.

Nach unseren Kräften wollen wir dafür mitwirken, indem wir dem vorliegenden Falle dem Handarbeiter angedeihen lassen, was ihm nach Recht und Billigkeit gebührt. Die hier zugelassene Verakkordirung bemerken wir jedoch, soll nicht in der Art bewirkt werden, daß eine Mindestforderung bedingt ist, sondern diese geht unmittelbar nach einem Minimalkostenanschlag aus den Händen der Sektionsingenieure an das Arbeiterpersonal über, indem wir dieses in bestimmte Rotten von 100 Mann mit einem qualifizirten Rottenführer abtheilen, welcher die speziellen Anordnungen der technischen Beamten ausführt und dafür neben seinen gleichmäßigen Bahnantheil gewisse Prozente des Gewinns der kleinen Entreprise erhält.

Daß öffentliche Akkorde zur Erwerbung des nöthigen Hilfsmaterials, als Kalk, Cement, Kies, Fuhren ꝛc. durch die Sektionsverwaltung ausgeschrieben und deren Lieferung an den Mindestfordernden abgegeben werden, ist wohl kaum nöthig zu erwähnen; anders wünschen wir jedoch, daß es mit dem Handwerkszeug gehalten wird, welches außer den nöthigen Transportmitteln als Hand- und Kippkarren, Transportwagen, Brecheisen und Handtragen von dem Arbeitspersonale selbst zu beschaffen ist, oder doch, wenn dies von Seiten des Direktoriums in Masse erworben nur gegen Erstattung des Kaufpreises an letzteres übergeben und Eigenthum der Arbeiter würde; — eine Einrichtung,

die um so wichtiger ist, als das nicht unbedeutende Anlagekapital bei der Unständigkeit der Arbeiter leicht verloren geht, indem diesen zuviel Gelegenheit bleibt, bald wüst damit umzugehen, bald als abgenutzt ꝛc. zu unterschlagen und endlich eine sehr schwierige und kleinliche Controlle nöthig machen würde.

Widmen wir uns jetzt noch der Renumeration, welche wir dem technischen Beamtenpersonale in unserm Reformsysteme zudachten, so fragt sich allerdings, wie wir diese nicht allein zweckmäßig bestimmen, sondern auch, je nach der funktionären Thätigkeit desselben, mathematisch richtig vertheilen. — Da nun das gesammte technische Dienstpersonal für die Dauer des Baues als Staatsdiener betrachtet und für die pflichtmäßige Ausübung seiner Funktionen eidlich verpflichtet werden soll, folglich eine den letzteren entsprechende, gleiche Verantwortlichkeit, jedoch ohne gleiche Thatkraft, tragen, so proponiren wir für die Vertheilung des an dem Kostenanschlage erübrigten Gewinns einen Modus von drei Klassen, von denen die Sektionsingenieure die erste, die Stationsingenieure die zweite und die Bauaufseher die dritte einnehmen; während der Oberingenieur mit dem übrigen Personale davon ausgeschlossen bleibt und sich die Renumeration des letzteren unabhängig hiervon darnach bestimmt, wie sich jene Ersparniß zu der technisch-soliden Ausführung und dem Kostenanschlage selbst verhält. Wenn wir nun für die Vertheilung der Dividende 30% der Ersparniß als Norm annehmen und das Verhältniß der Klassen zu der Zahl ihres Personals = 1 : 2 : 6 oder 8 : 16 : 36 auftritt, so dünkt uns diese am Richtigsten bewirkt, wenn wir

Klasse I = 20
„ II = 30 } Prozent des Gewinns zutheilen und
„ III = 50

die übrigen 70% der Gesammtersparniß so anlegen, daß 50% davon zur Gründung einer Pensions-, Unterstützung- und Wittwenkasse für verunglückte und im Dienste unbrauchbar gewordene Arbeiter, Beamte und deren Wittwen und unmündige Waisen, — die anderen 50% aber als Stock eines Anfangskapitals für die

Garantie der durch Zeit und Beschädigung möglichen Lieferungsverluste der transportativen Waaren verwandt werden. *)

Eine Frage würde nun noch zu erörtern sein, nämlich die der Rektifikation des Kostenanschlags selbst, indem man sagen könnte, daß die Höhe der citirten Dividende des technischen Personals ganz in dessen Gewalt läge, — ein Einwurf, welcher allerdings zu machen wäre, sobald wir den Oberingenieur mit in die Betheiligung der Dividendenvertheilung brächten. Indem wir diesen aber ausdrücklich von dieser Dividende ausschließen und ihm die spezielle Leitung und Oberaufsicht der gesammten Technik übertragen, läßt sich hier um so weniger eine spekulative Nachsicht annehmen, als wir dessen Renumeration von dem Urtheile einer unpartheiischen Commission dreier Sachverständigen abhängig machen, welche sein Wirken in allen hierauf bezüglichen Consequenzen untersucht.

Mit unserer Dividendenproposition leuchtet, wenn sie von Manchem wunderlich gefunden werden sollte, jedoch ein, daß indem wir den Funktionen der Techniker ein gewisses kaufmännisches Interesse beilegen, auch der Ehrgeiz solide Befriedigung findet, denn das rühmlichste Zeugniß für einen Eisenbahntechniker ist sicherlich neben seiner technischen Tüchtigkeit das seiner strengsten Redlichkeit und Sparsamkeit. Diesem, glauben wir aber überzeugt sein zu können, einen mächtigern Hebel gegeben zu haben, als alle Schöngeisterei bisher unter dem Deckmantel des modernen Luxus vermochte.

Einfachheit, Solidät, Redlichkeit und zweckentsprechende, natürliche Sparsamkeit sind die Grundfaktoren unseres Systems, welches gerechten Anspruch auf Vertrauen und Empfehlung hat, sobald man selbst redlich genug denkt und die Wirthschaft kennt, welche oft in dem kürzesten Zeitraume eitle, verwegene und spei-

*) Die Berücksichtigung dieser Punkte ist nicht allein vom humanen, sondern auch rechtlichen Standpunkte wichtig, indem wir den Wittwen und Waisen verunglückter Arbeiter gegenüber eben so triftige Pflichten haben, als dem Vertrauen des Publikums, welches der Bahnverwaltung seine Waaren zum Transport übergibt.

chelleckende Spekulanten mit kaum einigen Thalern in der Tasche zu Männern macht, die mit nichts, als ihrer trüben Vergangenheit, spekulativer Intrigue und Charlatanerie, des Volkes Schweiß im Ankauf schlesischer Rittergüter anlegen und die fürstlichen Herren in optima forma spielen. Diesem Unfug wird abgeholfen sein, wenn man energisch genug ist, um sich von dem alten Schlendrian loszureißen und das System zu betreten, welches wir uns erkühnt haben, im Gefühl der innigsten Wahrheit vielseitig praktischer Erfahrungen aller Arten, unumwunden auszusprechen.

Sicher ist wenigstens, daß mit diesem Systeme die Sonder- und Lokalrücksichten, kostspieligen und luxuriösen Modebauten, das Gewimmel zahlloser Beamten und Beamtetsten, die Hunderte und Tausende von Schrauben, welche geschaffen sind und geschmiert werden müssen, um den chaotischen Wirrwarr zu einem Endresultat zu bringen und was sonst noch Alles in dem dunklen Reich der bisherigen Eisenbahnbauverwaltung vorgeht, aufhören und Grundsätze an die Stelle des grundsätzlich Grundlosen treten, welche Personen und Sache in eine ganz andere, natürliche und bestimmte Constellation bringen. Mag eine höhere Macht das bessere Ich aller Redlichdenkenden unterstützen, damit die Erfüllung dieses unseres innigsten Wunsches zur endlichen Wahrheit werde und das Vertrauen zurückkehre, welches dem Eisenbahnwesen nöthiger als irgend etwas Anderes ist! —

B. Die Betriebsverwaltung betreffend endlich noch ein Wort der ernstesten und nachdrücklichsten Berücksichtigung würdig, bevor wir diesen Paragraphen schließen. Dies Wort ist ein Klageton des Publikums, dem die Eisenbahnen dienen sollen und es nicht herrschsüchtig vor den Kopf stoßen. Sollen aber die Eisenbahnen dem Publikum dienstbar sein, so liegt darin nicht die Bevorzugung der vermögenden Standeskaste, sondern die allgemeinste Rücksicht für das Publikum ohne Vorrechte. Dieser Begriff dehnt sich jedoch auch auf den Armen und Minderbemittelten aus und fordert, daß diesem eben so gut gewährt sei der Eisenbahnen sich zu bedienen, als der Wohhlhabende. Wenn man daher der Suprematie des Vermögens sammet und seidene Polster bauet, während einfache Bretter den Sitz des Wenigervermögenden bilden, so fragen wir, wo die

größte Frequenz des reisenden Publikums ist und welche Wagenklassen den größten Gewinn bringen? Wahrlich nicht die erste und kostspieligste Wagenklasse, sondern die dritte und vierte, wenn man so weit herabgeht. Wie rechtfertigen aber, diese nicht einmal das Anlagekapital verzinsenden Luxuswagen die Rücksichtslosigkeit der dritten und vierten Wagenklasse? Ist es nicht eine Schande vor Gott und der Welt, daß man auch hier auf Kosten des ärmeren Publikums todte Kapitalien zu Gunsten des reicheren anlegt, während man ersterem die größere Pflicht schuldet? Wo fürstliche Personen fürstliche Equipagen verlangen, lasse man diese sie auch bezahlen, denn sie können es am Ersten, während sie am Wenigsten dazu hergeben; — der Bürger verlangt dergleichen nicht, sondern sucht das Billige neben dem Zweckmäßigen; deshalb baue man höchstens drei Wagenklassen und richte sie bequem, dauerhaft und billig ein, wodurch der Reisende sowohl, als der Bauherr befriedigt — die Frequenz erhöht und die Bahnintraden gebessert werden. Dies würde nützlicher sein, als die Paläste ohne Bewohnung den Motten zum Spiel.

Besonders die Main-Werrabahn mache sich zum Grundsatze, die Fahrtaxen so zu bestimmen, daß die große Volksmasse in erster Reihe derjenigen Rücksichten stehe, welche dem großen Unternehmen einen durchaus populären Charakter verleiht, indem dieser nicht allein den Beifall des Volkes wie jedes Gebildeten findet, sondern auch die große Volksmasse einen bestimmten, summarisch großen Ueberschuß für die Bahnintraden liefert. Ueberhaupt setze man die ganze Anstalt in möglichste Harmonie mit der Idee ihrer Gründung, wobei ihrer handelspolitischen und stuatswirthschaftlichen Tendenz außerordentliche Rücksicht zu geben ist. Unter diesen Rücksichten verstehen wir abei ausdrücklich ein Maximum der Lieferungszeit, wie ein praktisches Garantieverhältniß für Beschädigung in Folge des Transportes. Läßt sich in erster Beziehung schon leichter ein Maaß geben, so ist dies in letzter schon schwieriger; wohl aber ließe sich hier ganz ähnlich wie bei den Lebens- und Feuerassekuranzen auch eine Assekuranz für den Eisenbahnwaarentransport einführen, wenn die gesammten deutschen Eisenbahnverwaltungen ein aus der Summe ihres

Gütertransportverhältnisses zum allgemeinen Verkehr berechnetes Kapital stipulirten, um durch dessen Zinsen mit respektiver Nachzahlungsgarantie die Ansprüche des Publikums solidarisch zu decken. —

Die Anregung hierzu liegt in jeder Eisenbahnverwaltung Interesse und es ist nicht nöthig, diese von älteren Bahnen abzuwarten, sondern man gehe damit so weit die Kräfte reichen voran und das Publikum wird auch das Große im Kleinen zu schätzen wissen. Jedenfalls ist aber ein wesentlicher Fortschritt damit gewonnen, welcher sehr leicht zu weiteren Verhandlungen führen kann, wenn die anderen Bahnen, diese Vorzüge entbehrend, das Vertrauen der Güterversender weniger genießend, gebieterisch aufgefordert sind, das Kleine zum Großen zu gestalten. Ueber die Tarifsätze läßt sich nun nicht sehr viel sagen, indem die Erfahrung das beste Tarifsystem für Waaren und Reisende ist, doch folgern wir in Bezug auf die Vermittlung des Transportes der Waaren vom Uebersender bis zum Empfänger einer Ansicht des belgischen Ministers Rogier, welcher den Kammern im März 1841 erklärte, „daß die Staatsverwaltung auch den Botendienst von Dorf zu Dorf selbst für die geringsten Artikel besorgen und jedes Colli ins Haus liefern könne“, — ein Grundsatz, dessen Erfolg äußerst günstig auf den gesammten belgischen Eisenbahnbetrieb gewirkt hat und warum sollte nicht die Eisenbahn eben so gut dergleichen besorgen können, als die Post? — ja, es gehört sogar zu ihrem besonderen Beruf, indem die Post mit der Industrie hier wegen der Zeit in große Collision geräth. Was die Post bisher konnte, muß aber auch die Eisenbahn können, nämlich für den reisenden Passagier ein Freigepäck von mindestens 50 Pfund geben, ein Gegenstand, der für den Reisenden viel und für die Bahnverwaltung wenig aufwiegt.

Ein anderer Punkt, welchen wir zum Schlusse noch erwähnen wollen, ist der der Anhaltestellen und Bahnhöfe. Die Eisenbahnen als eine populäre Anstalt für den Volksverkehr sollen natürlich möglichst vielseitige Gelegenheit darbieten, um die Interessen des Publikums zu wahren. Diesem Prinzip entspricht aber keineswegs eine überreizte Vielseitigkeit, eine solche, welche

sich in der Aufzehrung aller den Eisenbahnen als Hilfsmittel dienenden, kleineren Verkehrsmittel verliert, sondern diese findet ihr Maaß und Ziel auch da, wo die Zweckmäßigkeit auf Kosten eines todten Kapitals präsumirt wird. Wenn man z. B. auf der Linie der F.-W.-Nordbahn zwischen Guntershausen und Eisenach Notiz von den häufigen Anhaltestellen nimmt, welche fast kein unmittelbar an der Linie befindliches Heckendörfchen unvergessen lassen, so muß es jedem Unbefangenen vorkommen, als wenn man diese entweder zu großen Handelsstädten hat umwandeln oder nicht gewußt hat, wie man das überflüssige Geld hat unterbringen wollen! — Wir wollen nicht speziell untersuchen, welche jener Anhaltepunkte übrig sind, wohl aber ist wenigstens ein Drittheil, wenn nicht die Hälfte derselben unnöthig, zweckwidrig und schädlich für das ganze Unternehmen; indem im Laufe der Fahrt nicht allein Zeit-, sondern Betriebskostenverluste eintreten, welche in keinem Verhältniß zur Einnahme stehen, sobald wir das nöthige und doch überflüssige Betriebspersonal in seinem Gehalte veranschlagen Dieser Beispiele könnten wir noch eine Menge anderen Orts angeben, beschränken uns aber mit dem Resultat darauf, daß man nur so viel und nur da Anhaltestellen festsetze, wo entweder die Anlage in Gegenwart oder in der Zukunft durch einen übersichtlichen Personen- und Gütertransport gerechtfertigt ist, oder es der Betrieb vielleicht durch Wasserstationen **unumgänglich** nothwendig macht, und beschränke danach die respektiven Bauten auf das Nothwendigste, lasse allen Luxus*) weg und habe nicht die Ewigkeit, sondern höchstens einen Zeitraum von 50—80 Jahren im

---

*) Ungeachtet dessen, daß dieser Luxus schon an und für sich nicht zu rechtfertigen ist, erscheint er aber um so lächerlicher, wo er geschmacklos auftritt, indem er sich oft da in seiner ganzen Verwerflichkeit entwickelt, wo die nackteste Umgebung ihm nicht allein widerspricht, sondern auch beweist, daß gewissenlose Spekulationen die technischen Dirigenten leiteten. Diese traurigen Zeichen der menschlichen Verirrung finden wir fast auf allen Bahnen, welche durch Bauunternehmer aufgeführt wurden, weshalb wir sie denn auch stets als die Monumente fader Eitelkeit, schmutziger Gewinnsucht und spekulativer Sittenlosigkeit verachten.

Auge, während dem sich so Vieles ändern kann, daß wenn wir unsere Zurichtungen für fernere Zeiten treffen, leicht mehr geschadet als genützt ist.

Außer diesem verlangen wir auf den Eisenbahnhöfen auch weiter keine mit der schwindelndsten Raffinerie unserer Gegenwart gewählten Bequemlichkeiten, Leckerbissen und sonstigem Comforts der sogenannten Restaurationen, die in der That nichts weniger als eine besondere Art von Gasthöfen sind, in denen man auf die schicklichste Weise ausgebeutelt wird, wenn sich der Reisende von dem lockenden Schimmer der aufs Feinste und Geschmackvollste arrangirten Tafelservice bestechen und gelüsten läßt, unter den Waaren zu wühlen, welche hier dem nur Minuten Verweilenden geboten werden. Wählen, die Rechnung empfangen und die gute Laune verlieren sind gewöhnlich eins — ein Genuß, welcher nicht allein abschreckt, sondern auch nicht sehr günstig für diese fürstlichen Paläste und ihre Schöpfer spricht, indem sie entweder auf Kosten des reisenden Publikums floriren, oder der arme Pächter zu Grunde geht und endlich selten die Anlage verzinsen. Aber auch abgesehen hiervon, ist es schon an und für sich nicht empfehlend, wenn von Seiten der Bahnverwaltung in diesem Maaße auf eine Verführung gedacht wird, welche eben so ansteckend für das Betriebspersonal, als den Reisenden ist und ersteres oft zu Handlungen verleitet, die weder für die Betriebsfunktionen dieser nothwendig und den Betrieb vortheilhaft, noch für deren Familien angenehm sind, denn wenn Gelegenheit nach einem alten deutschen Sprichworte Diebe macht, so macht auch die Verführung Wollüstlinge, deren Nachwehen Kassen- und Personaldefekt erzeugen. Sollen und müssen es aber ein für allemal derartige Etablissements geben, so vertheile man sie wenigstens auf angemessene Distancen und beschränke ihre wirthschaftlichen Zwecke auf die nothwendigsten Erquickungen, — gebe dem Reisenden Zeit, sie mit Ruhe zu genießen und setze den Restaurateuren feste Preise, welche das Publikum in den Stand setzen, seine Einrichtung darnach zu treffen, welche beide vielen unangenehmen Verlegenheiten überhebt. Eine Restauration dieses Charakters vermag wohlthätig auf das reisende Publikum zu wirken,

weil sie neben der Wohlthat auch noch die Annehmlichkeit verheißt, sowohl dem Pächter, als dem Verpächter selbst den Ruf der Solidität zu lassen, während die Anlage bessere Zinsen trägt, dem Zwecke genügt ist, die Forderungen des Publikums befriedigt sind und der Pächter seine Rechnung findet, wenn seine Person selbst die Eigenschaft eines Wirths verbürgt! —

Mit den hier vorgeschlagenen Veränderungen wollen wir indessen keineswegs die Bahnhofsrestaurationen gut geheißen, sondern dieselben nur in so weit moderirt haben, als sie auf ihrem zeitweiligen Fuße mehr Gelaghäuser als eigentliche Restaurationen für das reisende Publikum sind, in denen die modernen Leidenschaften moderne Hinterhalte finden. Unserer Ansicht nach sollte es deren nur auf den End- und Anfangspunkten einer Eisenbahn und auf solchen Anhaltepunkten geben, wo Hauptkreuz- und Wechselstationen sind, mit denen sich ein längerer Aufenthalt und eine große Personenfrequenz außerhalb einer Stadt oder eines Dorfes und fern von passenden Gasthäusern verbindet, während zwischen diesen alle Restaurationen wegfallen, dahingegen bewegliche Restaurationen mit in den Wagentrain aufgenommen werden, welche nur für die Passagiere zugängig sind. Für letztere spricht neben der Billigkeit ihrer Beschaffung die Bequemlichkeit und Einfachheit von selbst, indem sie nicht nur in unmittelbarer Verbindung mit den Personenwagen stehen, sondern auch jeden großartigen Aufwand zu Gunsten des Nöthigsten, Einfachsten und Billigsten in jeder Beziehung aufheben und verwehren.

Die vereinigten Staaten von Nordamerika besitzen diese Einrichtung schon längst in bewährtester Form und Eigenschaft, — Europa kennt sie auf seinen Dampfschiffen und dem Charakter und Zweck der Eisenbahnen gehört sie nach Zeit und Raum als praktischeres Aequivalent für die bisherigen Ersatzmittel an, weshalb wir sie vor allem Anderen empfehlen.

§. 27.

Höchst beachtenswerth für den eventuellen Erfolg der Main-Werrabahn bleibt jetzt noch die Lösung der Frage, welchen Weg die Bahnlinie selbst zu nehmen hat, um all die hohen Intressen

zu befriedigen, welche dieselbe in den verschiedensten Richtungen durchkreuzen. Diese Frage wiegt schwer für die zukünftige Frequenz des Unternehmens, indem sie nicht allein die handels- und lokalpolitischen Consequenzen desselben interpretirt, sondern auch diese Interpretation selbst wieder in technisch-ökonomischer Hinsicht bestimmt. Die Rücksichten, welche hier zu nehmen siud, stützen sich im Wesentlichen auf die Grundbedingungen unseres Reformsystems, welche in erster Reihe die Hauptzwecke der Bahn verfolgen und die Sonderzwecke nur in so weit respektiren, als sie der Direktion der Bahnlinie unbeschadet, in dieser Aufnahme finden können. Von diesem Grundsatz geleitet, finden wir den Ausdruck jener Rücksichten dann höchst einfach in dem Verhältniß, in dem die Technik einmal zu den engeren und weiteren handelspolitischen Verbindungen der Bahnlinie steht, und das andere Mal in dem der Bau- und Betriebskosten zu den Bahnintraden. Faktisch bevorwortet die Harmonie der Oekonomiefrage also die Wechselseitigkeit der aus ihr und in sie zurückfließenden Consequenzen aller sich in der Grundidee der Bahnlinie bewegenden Zwecke, indem sie die gegebenen Mittel zunächst für das Naheliegende, Nothwendige und Billige, keineswegs aber für illusorische oder doch wenigstens sehr zweifelhafte Berechnungen zukünftiger Vergegenwärtigung verwendet und der Zukunft genau so viel vorbehält, als der zeitigen Entwickelung der das Unternehmen begünstigenden Totalverhältnisse entspricht! — Indem wir somit jede die schnellste Realität der Main-Werrabahn hindernde Lokalrücksicht vermeiden und deren Aufnahme an eine wenigstens mittlere Handelsfrequenz knüpfen, zeichnen wir die Bahnlinie vom vorzugsweise handelspolitischen Gesichtspunkte und treffen solche Städtchen, welche sich kaum eines Handels bewußt sind, aber dennoch in erster Linie berücksichtigt zu werden, prätendiren, nur da, wo uns die technische Nothwendigkeit in ihre Nähe führt. Diese Rücksichtslosigkeit mag uns der engherzige Merkantilismus nicht übel deuten, indem wir es als durchaus falsch, unrechtlich und verschwenderisch erachten, an den Miniaturverkehr solcher Handelskategorien Kapitalsummen zu verwenden, deren

wir zu geeigenschafteren Verbindungen bedürfen und die sie weder in der Gegenwart, noch in der Zukunft zu rechtfertigen vermögen. Ueberhaupt ist und bleibt es eine sehr irrige Idee, wenn sowohl der Techniker als der Handelsmann glaubt, durch die Aufhebung und Anziehung des kleinen Verkehrs zu Gunsten einer handelspolitischen und nationalen Bahnlinie, zu gewinnen, da dieser in demselben Verhältniß zu dem Prinzip dieser Bahnkategorie steht, als wie der Finger der Hand zu dem mit ihr verwachsenen Arm oder wie die größeren und kleineren Blutgefäße zu dem Herzen. Außerdem wird es immer nur ein Traum bleiben, wenn sich derartige Städtchen, wie z. B. Rodach, Eisfeld, Wasungen ꝛc. einbilden, ihre Haudelsbedeutung durch eine Eisenbahnlinie zu verbessern, indem sehr einleuchtend ist, daß diese nur durch die Belebung einer Summe von todten, national- und staatswirthschaftlichen, industriellen und gewerblichen Argumenten gesteigert werden kann. Wo diese Motive also wegfallen, fällt auch die Realität jener Idee weg, indem in so bevölkerten und intelligenten Ländern wie Deutschland die Sitze des Handels und der Industrie schon länger festen Fuß faßten und nur bei auserlesen staatswirthschaftlichen Renitenzen noch an ein Belebungsaequivalent wie die Eisenbahnen sind, appellirt werden kann.

Der vorwiegend handelspolitische Zweck der Main-Werrabahn fordert nun zunächst die direkteste Verbindung des Südens mit dem Norden; nach den dargebotenen Anknüpfungspunkten also die geradeste Verbindung der Bayerschen Nordbahn mit der F.-W.-Nord- und Thüringsche Eisenbahn, als die letzte in der Kette von Nord- und Ostsee mit dem schwarzen und adriatischen Meere auf deutschem Grund und Boden.

Eine ganze Summe von Projekten der verschiedensten Ansichten und Motiven liegen schon seit geraumer Zeit vor uns aufgethürmt, während täglich neue hinzukommen, ohne daß das eine oder andere zum endlichen Rechtsspruche gelangte. Schweigen wir von denen, welche der Witz oder die Eigensucht, eine pflichtvergessene Bornirtheit oder die blasseste Unkenntniß des Prinzips der Eisenbahnen die Kreuz und die Quer über, durch und unter dem Werrathale die verschrobensten Luftsprünge machen läßt, so

haben wir desto mehr Ursache uns über diejenigen auszusprechen, welche bald mehr bald weniger von der ursprünglichen Idee Meyer's abweichen. Die Idee, welche letzterer nämlich für die Linie der Main-Werrabahn nach dem Verfall seiner Hanseatisch-Süddeutschen Centraleisenbahn entwarf, verfolgte ihr Ziel in der kürzesten Verbindung der gedachten Objekte mit Lichtenfels und Eisenach als Uebergangs- oder Anschlußpunkten, während im Laufe der Linie Koburg, Hildburgshausen und Meiningen die einzigen Oertlichkeiten waren, welche unmittelbare Aufnahme in ihr finden sollten. Wie später, nachdem die herzoglich-sächsischen Gouvernements die Main-Werrabahnangelegenheit in die Hand genommen hatten, über die Berührung von Rodach und Eisfeld solche Streitigkeiten entstanden, daß dem Unternehmen der günstigste Augenblick entschwand, haben wir bereits früher erörtert und können daher jetzt auf die Schicksale der Linie aufmerksam machen, welche sie in dem strittigen Punkte ihres Anschlusses über Salzungen nach Gerstungen oder Berka einerseits, andererseits aber direkt ab Barchfeld nach Eisenach erwarten. Die erste diese Verzweigungen schwebt seit Pikells*) glorreichen Werken 1846/47 in der Schaukel des Seins oder Nichtseins und ruft besonders bei den Salinenbesitzern Salzungens viel ängstliche Sorgen gleich vielen freudigen Erwartungen und Hoffnungen hervor, auf deren Rechts-

---

*) Die Linie des Hrn. Pikell hat nämlich das Eigenthümliche, daß sie oft und meistens da die tiefste Sohle des Thales sucht, wo dies mit den schönsten flachen Berggeländen umgeben ist und nicht nur für den Grunderwerb durchschnittlich vier bis fünffach billigere Normen gibt, sondern auch in Bezug auf den Bau und Betrieb der Bahn viel günstigere Verhältnisse gestattet; denn wenn Hr. Pikell z. B. zwischen Meiningen und Barchfeld fast durchgängig das enge, flachufrige und von dem strengen Fluß der Werra oft in den schärfsten Winkeln markirte Wiesenthal aufsucht, um die Linie mit aller Bequemlichkeit in demselben aufzutragen, so wundert uns dies Benehmen um so mehr, als der technische Ruf dieses Mannes ganz anderen Erwartungen zuläßt. Die hier projektirten kostspieligen und unhaltbaren Dammschüttungen und Kunstbauten lassen uns daher entweder annehmen, daß Hr. Pikell genau mit dem damaligen Geiste der Main-Werrabahn ging, oder daß er nur einen Wunsch befriedigen wollte, nämlich den „durch sein Projekt sich und die Bahn aufzugeben." R.

ansprüche wir bei der Motivirung unserer eignen Ansichten zurückkommen werden.

Die Pikellsche Linie ist nun im Wesentlichen verlassen, seitdem die Ingenieure der F.-W.-Nordbahn Gelegenheit hatten, die Erfahrungen, welche sie unter Splingard's Aegyde auf kurhessischem Grund und Boden gemacht haben, ihren Projektirungsarbeiten für die M.-Werrabahn zu substituiren. Obwohl wir nun aus tausend verschiedenen Gründen offizieller und geheimer Thatsachen eben nicht für die bei dem Bau der F.-W.-Nordbahn beobachteten Grundsätze eines Splingard eingenommen sein können und diese in dem von uns aufgestellten Bausysteme auch durchaus absorbirten, so ist es doch ferne von uns nicht selbst einem Mann, dessen öffentlicher Ruf zwar heute ein ganz anderer, als 1845 ist, da gerecht zu sein, wo ihm das ungetrübte Wasser technischer Tüchtigkeit Achtung zu zollen eine Consequenz der Gerechtigkeit ist. Eben so fest überzeugt, als voraussetzend, daß nur die letzte Beziehung Anwendung auf die Projekteure der jüngsten Linie der Main-Werrabahn findet, scheinen sich diese doch sehr wesentlich dadurch von ihrem belgischen Meister zu unterscheiden, daß sie der Kühnheit der Ideen entbehren, welche jenen eben so wenig vor einem Berge von Steinen als einem Berge von Geld erschrecken ließ und läßt. Ohne nun gerade eine solche Unerschrockenheit unter allen Umständen zu empfehlen, will es uns doch scheinen, als wenn neben den obligaten Terrainschwierigkeiten auch die der Kapitalbeschaffung ein Diktum correktionabile bevorwortet hätte*), welch mögliche Rücksicht indessen nicht auf Rechnung der Techniker zu setzen ist. Ob nun die Terrainschwierigkeiten wirklich so erheblich sind, daß man Seitens der F.-W.-Nordbahn die Direktion von Barchfeld bis Eisenach selbst gegen Wunsch und Neigung mit der über Salzungen und Herpf nach Berka vertauschte, müssen wir in Ermangelung eines zuverlässigen Nivellements dahingestellt sein lassen, sobald sich diese nämlich auf unüberwindliche Steigungen und außer-

*) Eingeweihte berichten nämlich, daß Salzungen seine unmittelbare Aufnahme in die Bahnlinie mit 30000 Thlr. Aktienankauf garantiren wolle.

ordentliche Curvenhalbmesser beziehen, da wir außerdem auf der direktesten Linie von Barchfeld bis Eisenach beharren müssen.

Soweit uns denn die spezielle Lokalkenntniß des unbewaffneten Auges in den Stand setzt, über die Situation der Bahnlinie zu urtheilen, können wir die Linie über Salzungen — Berka aus folgenden Gründen nicht adoptiren, weil

1) mit dieser weder Zeit, noch Kosten erspart sind;
2) die Direktion von Barchfeld—Eisenach auch ohne unmittelbare Berührung Salzungen's nach unseren Grundsätzen der Eisenbahnbautechnik möglich ist; —
3) weil Eisenach selbst dann die erste Rücksicht der Berührung verdient, wenn man auch über Salzungen als eine technische Nothwendigkeit gehen müßte, indem Eisenach nicht allein durch seine handels-, sondern auch militair-politische Lage im Centrum zweier sich in ihm kreuzenden Heer- und Handelsstraßen in die unmittelbarste Verbindung der Main-Werrabahn gesetzt werden muß;
4) weil Eisenach neben seinen übrigen Communikationen schon durch die Verbindung der F.-W.-Nord- und der Thüringischen Eisenbahn ein Centralpunkt des öffentlichen Verkehrs ist, dessen Theilung mit Bebra für die Main-Werrabahn möglicher-, ja wahrscheinlicherweise sehr nachtheilige Folgen haben könnte;
5) weil wir überhaupt die Zersplitterung der generellen Interessen des Eisenbahnsystems wo irgend möglich zu vermeiden haben;
6) weil die Bahnlinie von Barchfeld direkt bis Eisenach selbst mit einem Tunnel durch die hohe Senne nicht theurer in der Anlage — jedenfalls aber billiger in der Erhaltung ist, als die über Salzungen—Berka, wo bedeutende Sumpfgegend bei Tiefenort und eine höchst gefährliche Wasserstaue der Werra bei Herpf zu passiren ist.
7) Außerdem ist Eisenach noch in so fern zu berücksichtigen, als es die höchste Wahrscheinlichkeit für sich hat, daß in nicht zu ferner Zeit der Harz mit der südwestlichen Rhön

und dem Vogelsgebirge in eine Eisenbahnverbindung tritt, wo die Linie Nordhausen, Mühlhausen, Eisenach, Fulda u. s. w. Eisenach wieder in die Linie fallen würde;

8) weil die Güter und Personen, welche endlich mit der Thüringischen Bahn für die Weiterbeförderung durch die Main-Werrabahn auf Kosten und zum offenbaren Nachtheil dieser alsdann erst bis Bebra gehen müßten, um die Linie der Main-Werrabahn mit einem unzielsetzlichen Umwege von 1 Stunde 30 Minuten Fahrzeit, also ungefähr 12—16 Stunden Wegelänge zu erreichen, folglich die siegende Concurrenz mit der Leipzig-Hofer Bahn verloren wäre.

Im Allgemeinen läßt sich somit nicht verkennen, daß Eisenach vor allen andern proponirten Anschlüssen so gewichtige Vorzüge darbietet, daß jedenfalls Alles aufzubieten ist, um seine direkte Verbindung mit der Main-Werrabahn zu vermitteln, obgleich wir andererseits nicht verkennen, daß die Linie Salzungen—Berka in Bezug auf die Direktion mit dem Norden einen Zeitvortheil von 6—8 Stunden Wegelänge darbietet. Mag es der F.-W.-Nordbahn oder den Herzogthümern vorbehalten sein, die Linie der Main-Werrabahn zu bauen, so werden beide wohlbegründete Ursache haben, Eisenach nicht unberücksichtigt zu lassen —, wenigstens werden sie es wenn irgend möglich nicht thun, wenn sie sich nicht selbst die Vortheile von dessen unmittelbarer Verbindung entgehen lassen wollen, welche hier durch die vielseitigsten Interessen dargeboten sind. Sollte endlich, was wir nicht annehmen, die F.-W.-Nordbahn mit ihrem Projekt über Bebra einen Vortheil für sich zu erreichen gedenken, indem sie die Passage der Thüringschen Bahn nach dem Süden bis Bebra gewänne, so bemerken wir noch, daß sich dieser Vortheil sicher doppelt durch den Verlust ausgleichen wird, welcher selbstredend durch den Anschluß Eisenachs klar auf der Hand liegt. Aus dieser Darlegung unserer Ansichten geht endlich leicht hervor, daß wir Eisenach um jeden seiner Bedeutung entsprechenden verhältnißmäßig billigen Preis eines zwar nicht wahrscheinlichen, dennoch aber möglichen Mehrkostenbetrags der Bahnlinie als der über Salzungen-Bebra nach

Eisenach gelegt wissen wollen, weshalb wir denn die Hauptstationen innerhalb derselben für Coburg, Hildburgshausen, Meiningen und Barchfeld proponiren und zwischen diesen nur soviel Nebenstationen, als dem vorwiegend handelspolitischen Charakter der Main-Werrabahn entsprechen, während man das Mehr sorgfältiger Betrachtung und Erfahrung über den gesteigerten Verkehr und das damit steigende Bedürfniß, also einstweilen der Zukunft überlassen muß.

Indem wir aber die Bahnlinie von Barchfeld ab direkt nach Eisenach vorerst ohne unmittelbare Berührung Salzungens in der Art proponiren, daß die Station Barchfeld zwischen Liebenstein und Barchfeld in einer solchen Höhe zu liegen kommt, daß man die Linie ohne erhebliche Steigungsschwierigkeiten an dem Berggelände des Thüringer. Waldes hin bis an den Fuß der hohen Senne bei Wilhelmsbad erreichen kann, verfolgen wir die Idee einer Tunneldurchbrechung dieses Rückens, um nicht allein das

*) Ein Tunnel durch die hohe Senne ist die einfachste bergmännische Arbeit, welche überhaupt beim Tunnelbau vorkommen kann, indem das Rothtodtliegende hier nicht allein eine durchaus geschlossene Gebirgsmasse bildet, sondern auch die bergmännische Gewinnung wenig bedeutende Schwierigkeiten darbietet. Da dieser Gebirgsrücken aber ein absolut geschlossener Felsen ist, so bedingt ein durch ihn getriebener Tunnel auch nichts mehr als die einfache Gewinnung der räumlichen Masse, welche sich ohne jede künstliche Stütze trägt. Veranschlagen wir dessen Länge bis zum Annathale nun zu höchstens 3000 Fuß und berechnen die bergmännische Gewinnung der räumlichen Masse durchschnittlich mit inklusive alles Zubehörs, als Schieß- und Transportgeräthschaften im engeren Sinne, für den laufenden Fuß zu 20 Thlr., so ist dessen Ausführung mit 60000 Thlr. bewerkstelligt, während der Zeitraum der Herstellung nach einer dem Verfasser eigenthümlichen Tunnelbaumethode mit Jahresfrist ermöglicht werden kann. Bleibt schließlich aus besonderer Vorsicht noch ein Luftmörtelüberzug des Materials wie es von Herrn Ernst Koch zu Kassel unter dem Namen Luftmörtel geliefert wird, von höchstens 6 Linien Dicke wünschenswerth, um die abgestufften Wände gegen Zersetzung zu schützen, dem jedoch auch schon mit einem starken Pinselanstrich genügt sein dürfte, so wüßten wir nicht, ob die Linie über Salzungen und Berka billiger wäre, wenn wir auch zugestehen, daß da das ganze Planum der Bahn von der hohen Sonne bis zur Ausmündung des Annathales durch die Kraft des Pulvers tracirt werden muß. Nehmen wir nun auch im Allgemeinen Kostengleichheit der respektiven Bahnverzweigungen an, was bei der Billigkeit des Grunderwerbs in unserer Linie mindestens zum Vortheile dieser

jenseitige Thal zu erreichen, sondern um diesem folgend zugleich die Richtung zum Bahnhofe Eisenachs zu erreichen. Ist dieser Uebergang praktisch-möglich, so ist damit zugleich die Trace von Barchfeld direkt nach Eisenach gegeben, was wir so lange unbezweifelt lassen, als sich das in der Technik mögliche und vom praktisch-nützlichen Erfolge begleitete Steigerungsverhältniß von $^1/_{100}$ auf kurze Distance wie hier nicht als eine Unmöglichkeit herausstellt. Sollte man sogar mit einer durchschnittlichen Steigung von $^1/_{400-200}$ von Eisenach und Barchfeld bis zum Fuße der hohen Senne gelangen können, ohne die Kosten bedeutend zu erhöhen, was hier allerdings von den Grundsätzen des leitenden Technikers abhängig ist, so ist die letzte Linie unzweifelhaft die allein zu wählende, indem sie die vortheilhafteste ist.

Nach dem Vorhergehenden könnte man nun zu der Vermuthung veranlaßt werden, als liege es in unserer Absicht, Salzungen überhaupt aus der Bahnlinie zu entfernen, was jedoch ein eben so großer Irrthum sein würde, als wenn man glaubte, daß wir Sonneberg und Schmalkalden vergessen hätten. Nein, wir wollen Salzungen gewiß nicht wehe thun, wenn wir rücksichtslos genug sind, seiner selbst auf die Gefahr eines Verlustes von 30000 Thaler Aktienzeichnung hin erst in zweiter Linie der technischen Rücksichten zu gedenken, indem sein Bedeutungsverhältniß zu den bestimmenden Interessen einer Bahnlinie wie die Main-Werrabahn überhaupt kaum in zweiter Linie auftritt, was um so unbegreiflicher ist, als uns keine weitere Rücksicht für dasselbe leiten kann, wie die seines Salzproduktionsverkehrs. Weit über ihm sowohl in industrieller, als gewerblicher, — sowohl in ausgedehnt handelspolitischer, als staats-

spricht, so bleibt doch unbestritten, daß die Erhaltung bedeutend billiger ist und für die Betriebsetablissements eine vortheilhafte Kostenermäßigung eintritt. Für die Ausführung unserer Proposition handelt es sich also nur darum, ob

α. das Planum des Bahnhofs zu Eisenach in einem annehmbaren Steigungsverhältniß zu dem Fußpunkte des Annathalauslaufes, und

β. ob die Höhendifferenz der Fußpunkte des Tunnels zu beiden Seiten des Gebirgsrückens nicht so bedeutend ist, daß ihre Vergleichung nicht allein möglich, sondern auch vortheilhaft bleibt, d. h. eine durschnittliche Steigung von $^1/_{100-200}$ zuläßt.

wirthschaftlicher Beziehung stehen unbestritten Sonneberg und Schmalkalden. Beanspruchen diese letzteren aber nur eine Zweigbahnverbindung, um sich mit dem großen Verkehr der Hauptlinie in mittelbare Verbindung zu setzen, so müßten wir ungerecht gegen diese sein, wenn wir Salzungen wegen eines einseitigen Handelsartikels bevorzugen wollten, dessen Transportvermittlung allerdings schon eine annehmbare Bahnintrade abgibt, nichts desto weniger aber keinen größeren Werth hat, als ihn jedes andere einseitig-gewerbliche Städtchen, wie z. B. Wasungen, Schalkau u. dgl. m. hat. Salzungens Salzconsumtion erstreckt sich nur geringe Längen über das meiningsche Herzogthum, während immer noch ein großer Theil außerhalb der Main-Werrabahnlinie fällt, so, daß Salzungen in seiner beschränkten Handelsbeziehung zu den generellen Zwecken dieser augenscheinlich eine nur lokale Bedeutung hat. Mit dieser Erkenntniß verschwindet es dann auch unter den Hauptrücksichten der Main-Werrabahntendenz, um unter den Nebenrücksichten seinen gebührenden Platz zu finden, wenn nicht die technische Nothwendigkeit seine unmittelbare Berührung fordert. Anders verhält es sich mit Sonneberg und Schmalkalden, zwei industriell gewerblichen Handelsstädten, deren Produkte nicht allein weit über die Grenze der Main-Werrabahn hinausgehen, sondern durch die Bahnverbindung selbst auch in ihren industriellen und gewerblichen Bestrebungen, Kräften und Mitteln unterstützt und gehoben werden können; und ungeachtet dessen daß sie schon sehr annehmbare Faktoren des Großhandels darbieten, nur eine Zweigbahn zugedacht erhalten. Leider bestimmt diese Nothwendigkeit nichts anderes, als ihre Entfernung und die markirten Winkel, in denen sie zu der Direktion der Hauptbahnlinie liegen. Indem wir also für Sonneberg, Schmalkalden und Salzungen, für letzteres unter den bevorworteten technischen Bedingungen Zweigbahnen mit einem Geleise projektiren, machen wir unter diesen jedoch den Unterschied, daß bei der Länge des Abstandes in dem Sonneberg zu der Hauptbahnlinie liegt die Dampfkraft in Anwendung kommt, während für letztere Pferdebahnen genügen dürften.

§. 28.

Schluß.

Geneigter Leser! In dem Augenblicke, wo meine Arbeit ihrer Vollendung zuschreitet, um in möglichster Kürze zu Ihren Händen zu gelangen, erlauben Sie nur noch einen summarischen Rückblick auf das in den vorliegenden Blättern verfolgte Ziel der politischen Tendenz des Eisenbahnwesens überhaupt und der Main-Werrabahn ins Besondere. — Die Aufgabe in solchen Zeiten, wo die wunderlichsten Conjekturen der politischen Bewegung ein wahres Panorama encyklopädisch-politischer Systematologie vor uns entfalten, dasjenige System zu wählen, welches dem Besten der Nation sowohl als der Einzelperson entspricht, liegt weder in der Macht dieser, noch jener, während es dennoch ein Mittel gibt, welches wenigstens darauf Anspruch hat, fern von jeder philantropen Schwärmerei das praktischste unter den politischen Mitteln der menschlichen Befriedigung zu sein. Dies Mittel ist das Band der materiellen Interessen, ein Band, welches, da es die Grundlage realer und unwandelbarer Beziehungen der Völker unter und zu einander ist, dessen Unlöslichkeit und Macht sich schon unter den drohendsten Stürmen bewährte, den Centralpunkt der Politik der Zukunft, das Streben des Einzelnen, das Ziel sein wird, nach dem Nationen und Welten steuern. Nur, wer schon im Anfang dieses Jahrhunderts dem politischen Systeme der materiellen Interessen angehörte und seine Grundsätze mit Consequenz verfolgte, nur dem ist es gelungen, die Schicksale welche auch dem günstigsten Erfolge einer politischen Reform verbunden sind, zu seinem Vortheile zu beuutzen und den Stürmen der Zeit zu trotzen. Den redendsten Beweis hierfür finden wir bei England — wohl der einzige Staat des europäischen Continents, welcher es gegenwärtig wagen durfte, der Welt das erhebende Schauspiel des Wetteifers von Kunst und Wissenschaft, Industrie und Gewerben in seiner Weltindustrieausstellung darzubieten, ohne auch nur im Entferntesten für eine Störung der Ruhe und des Rechtszustandes besorgt zu sein.

„Wer aber die See beherrscht, beherrscht den Handel; wer den Handel der Welt beherrscht, beherrscht die Reichthümer der Welt und folglich die Welt selbst“ sagt Walter Raleigh schon zur Zeit der Königin Elisabeth von England; — ein Urtheil, welches zwar durchaus richtig, jedoch den Grundsätzen der fortschreitenden Civilisation in unserem Zeitalter zuwider ist, indem heute weder von der Beherrschung des Welthandels durch irgend ein Volk, noch von einer Universalmonarchie des Landes oder der Meere die Rede sein kann. Verbietet das sich neubildende Völkerrecht auf vernünftigen Grundsätzen der Völkergleichheit sogar jedem einzelnen Staate sich den Gedanken Sir Walters zur Richtschnur seines politischen Strebens zu machen, so schließt dieser doch den anderen nicht aus, welchen uns ein gefeierter Geschichtsforscher (Barthold, Geschichte der deutschen Seemacht) mit den Worten ausspricht, „wer keinen Theil hat an der Seemacht, hat keinen Theil am Welthandel; wer keinen Theil am Welthandel hat, hat keinen Theil an den Reichthümern der Welt.“ —

Unser Autor liest Deutschland in dieser Richtung eine eben so wahre, als demüthigende Moral, indem er daran erinnert, daß es nichts schimpflicher und widerstandsloser hingegeben habe, als die Herrschaft zunächst über seine Meere und aus purer Trägheit und innerer Auflösung ohne äußere Gewalt einem Handel entsagte, welcher drei Jahrhunderte hindurch die Reichthümer Nord- und Westeuropa's zum Umsatz in seine Städte führte.

Diese Gebrechen und Vorwürfe treffen uns nun allerdings und eben nicht süß, indem wir sehr schmerzlich empfinden, was es heißt, eine Nation ohne die Einheit gemeinschaftlich staatlicher, socialer, commerzieller, intellektueller und gewerblicher Bedürfnisse und Ansprüche —, ohne die Harmonie nationaler Entwickelung zu sein. Leider werden unsere Meere nicht allein von feindlichen Völkern beherrscht, sondern wir beklagen auch noch, daß das Niederhaltungssystem jedes nationalen Strebens und Bewußtseins thätige Hand zur Unterstützung der frechsten Uebergriffe in die deutschen Interessen, zur Vertilgung und des Zerreißens der Anknüpfungspunkte legt. Nur ein Mittel bewegt sich ungehemmt in diesem Cyklus von Terrorismus und Natio-

nalität, nur eine Kraft führt noch zur Aufklärung über Lug und Trug zu Licht und Wahrheit; ein Hebel, dessen Centrifugalkraft Zeit und Raum, und warum nicht auch die kleinliche Tendenzpolitik unseres an Schmach zu keiner Zeit mehr gelittenen Vaterlandes besiegt, um sie auf jene stolze Bahn zu lenken, welche Erfurcht gebietend und empfangend, zu moralischer und physischer Kraft, zu nationaler Entwickelung, Gemeinsinn und Selbstvertrauen führt. Wenn sich die Völker befreunden und die Subjektivität des Individuums dadurch seine Einseitigkeit verliert, muß da nicht auch die Objektivität zu nüchterner Verständigung und aus dieser in die Allgemeinheit übergehen? Niemand wird die Logik dieser Frage bestreiten, wer selbst Kraft und Selbstverläugnung genug besitzt, um das objektive Ziel nicht in sich selbst zu verlieren. Die Befreundung der Völker ist aber eine natürliche, eine gebieterische Consequenz der Eisenbahnen — und um so natürlicher und gebieterischer, als ihre Existenz wechselseitig daran gebunden ist.

Die großen Zwecke, welche dem System der Eisenbahnen zu lösen vorbehalten sind, habe ich soweit als es hier thunlich war, angedeutet; an ihren Gönnern wird es fortan liegen, seine Gebrechen und Mängel zu beseitigen und diesen jene Aequivalente zu substituiren, welche nicht allein gerechte Beachtung verdienen, sondern diese auch im Interesse des allgemeinen Besten fordern.

Den mehr oder weniger Betheiligten der Main-Werrabahn, bevor ich von Ihnen scheide, noch einmal die Erinnerung „nur in der Harmonie der Zeit und des Zweckes liegt die Garantie des zukünftigen Erfolges der Main-Werrabahn, — schätzen Sie die ersteren und der letztere kann nicht zweifelhaft sein! —

Leben Sie wohl, geneigter Leser! — üben Sie Nachsicht gegen die Mängel meiner Arbeit, jedoch seien Sie versichert, daß mich nur das aufrichtigste Streben für das allgemeine Beste dabei geleitet und gelenkt hat.

Mit freundlichem Gruß

der Verfasser.

Druckfehler.

Seite IV,	Zeile 3	von oben	lies:	richtigeren statt wichtigeren.
„ 6	„ 7	„	l.:	um st. und.
„ 50	„ 17	v. unten	l.:	Motive st. Motiven.
„ 56	„ 4	von oben	l.:	sachverständigere st. hochverständigere.
„ 62	„ 5	„	l.:	denkbar st. dankbar.
„ 63	„ 5	v. unten	l.:	den ersteren st. das erstere.
„ 68	„ 11	von oben	l.:	ein st. kein.
„ 73	„ 12	„	l.:	des st. das.
„ 79	„ 12	„	l.:	Traçé st. Troçe.
„ 80	„ 20	„	l.:	ihr st. ihn.
„ 80	„ 21	„	l.:	Unvermögen st. Vermögen.
„ 85	„ 14	„	l.:	nur st. nun.
„ 87	„ 10	„	l.:	Vasco st. Basco.
„ 89	„ 4	v. unten	l.:	Ali st. Alis.
„ 95	„ 13	„	l.:	continuirlich st. continuarlich.
„ 124	„ 6	„	l.:	eben st. oben.
„ 129	„ 9	„	l.:	vier st. ein.
„ 129	„ 2	„	l.:	drei statt zwei.
„ 137	„ 4	von oben	l.:	interpretiren st. interprätiren.
„ 149	„ 3	v. unten	l.:	aus statt nun.
„ 158	„ 9	„	l.:	der statt des.

Hilfsmittel.

Meyer's Conversations-Lexikon.
v. Reden, statistische Tabellen.
Beyse, Beiträge zum Eisenbahnbau.
Meyer, Eisenbahnzeitung.

Raub, Chr.

Kritische Reflexionen aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens in ihrer Anwendung auf das Projekt der Main-Werra-Bahn

Leipzig 1851